Martin

Enciclopedia Ilustrada de la AVIACION

184 225 PTAS. (IVA Incluido)



Los bombarderos soviéticos ■ Curtiss C-46 Commando
Escuadrones de la RAF ■ Líneas Aéreas: Linjeflyg e Icelandair

P.V.P. Canarias, Ceuta y Melilla 215 Ptas.

Editorial Delta, S.A.

La guerra fría

Los bombarderos soviéticos

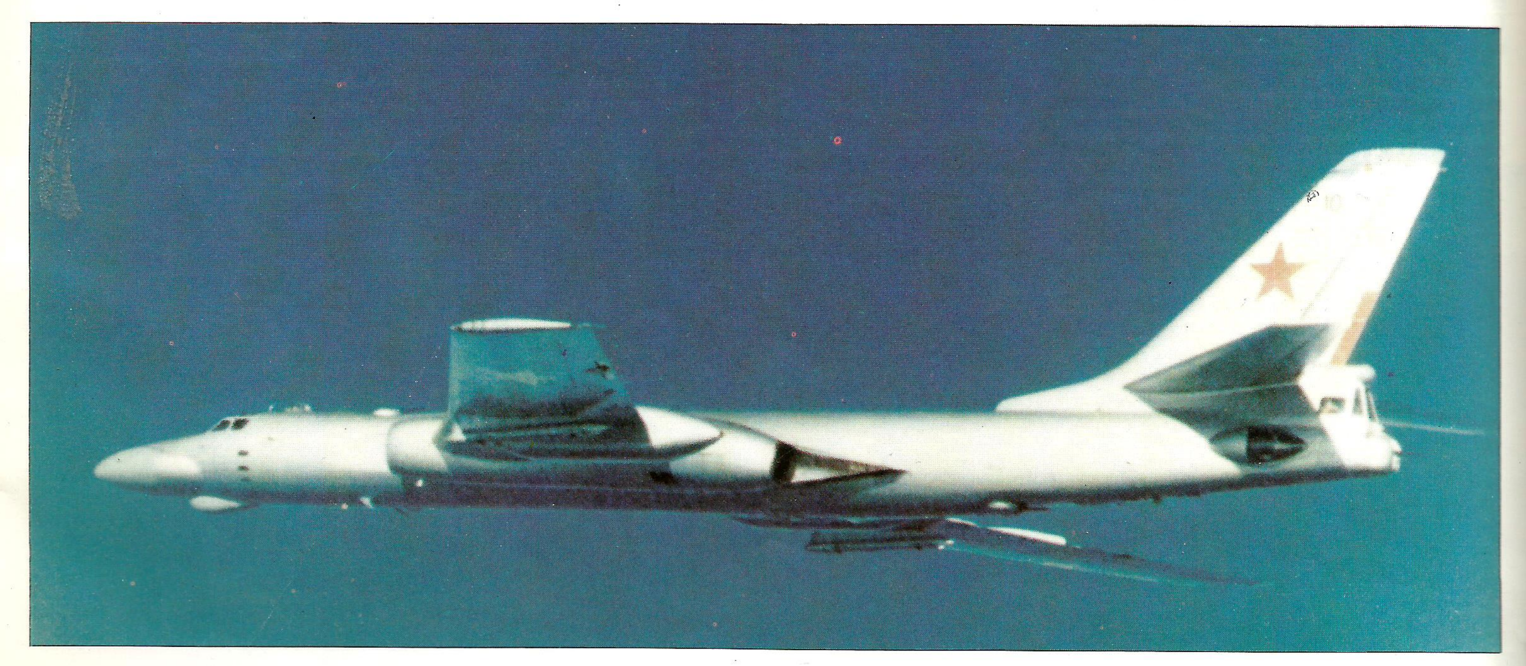
A finales de los años cincuenta, la amenaza de masivas flotas de bombarderos estratégicos soviéticos levantó una ola de reacciones igualmente masivas en el seno de las potencias occidentales. Con el paso de los años, empero, se ha comprobado que esa amenaza era real pero que sus proporciones habían sido exageradas.

De hecho, los bombarderos soviéticos no debían haber sido un *shock*. La idea de que llegaría un día en que la Unión Soviética comenzaría a construir grandes bombarderos a reacción estaba plenamente asumida y, en realidad, la especificación de 1949 que condujo al interceptador Convair F-102 de la USAF había sido elaborada precisamente en función de ese convencimiento. Pero el 1.º de Mayo de 1954, la aparición no de uno, sino de una formación de nueve grandes bombarderos con alas en flecha sobre la Plaza Roja de Moscú alteró las previsiones a nivel mundial, especialmente en el Pentágono. Acompañando a esos nueve bombarderos apareció otro distinto, todavía mayor. La comparación de sus fotografías con las de los cazas MiG-17 que les escoltaban dio una envergadura calculada en «de 160 a 170 pies», mucho mayor a la de cualquiera de los tres bombarderos «V» previstos para la RAF y de la misma categoría de la del monstruoso Boeing B-52 de la USAF. Para acabar de completar la saga de amenazas soviéticas, el Día de la Aviación de la URSS de julio de 1955 vieron la luz pública siete ejemplares de un bombardero gigantesco que, a pesar de sus alas y empenajes caudales en flecha, estaba propulsado a turbohélice.

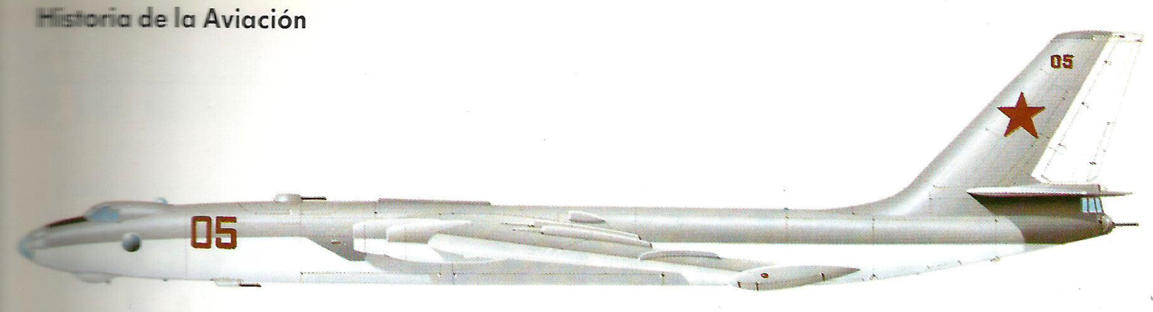
Algunos observadores occidentales intentaron desdeñar esos nuevos modelos, aduciendo razones seudotécnicas para convertirlos en un ejemplo más de la inferioridad soviética. Por el contrario, otros analistas tendieron a sobrevalorarlos, en particular esgrimiendo la existencia de grandes cantidades de ellos y barajando enormes cifras de producción, lo que no dejaba de favorecer la aprobación de mayores presupuestos occidentales para la construcción de aparatos similares, notablemente el B-52 y el Boeing KC-135. Sin jugar un papel directo en tales especulaciones, Boeing fue sin duda la mayor beneficiaria. La compañía se vio obligada a prever regímenes de producción muy superiores de ambos modelos a la vez, y abrió una nueva factoría en Wichita para el B-52, de modo que Seattle pudiese completar 15 bombarderos mensuales además de todos los aparatos comerciales 707 que la compañía fuese capaz de vender.

Entre 1955 y principios de los sesenta, el «desfase de los bombarderos» presidió más de un debate, y se soportaba en cifras supuestas sobre la producción de la nueva hornada de bombarderos soviéticos. De todo ese baile de cifras, lo único que podía asegurarse fehacientemente era que esos bombarderos existían, que volaban y que (otra suposición) eran formidables.

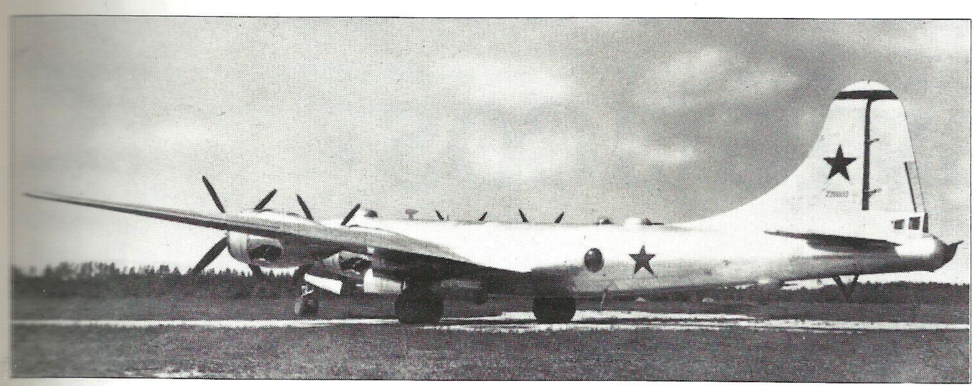
Eran momentos de una gélida guerra fría entre el llamado Mundo Libre y el comunista, parapetados a ambos lados de un Telón de Acero que pronto iba a dejar paso a un muro absolutamente tangible destinado a impedir la



El diseño Tupolev Tu-88 entró en servicio como Tu-16, al que la OTAN dio el sobrenombre de «Badger». Este modelo ha aparecido en numerosas versiones, la mayoría destinadas al reconocimiento marítimo y a la lucha electrónica. Las variantes de bombardeo han sido profusamente utilizadas por los soviéticos, armadas tanto con bombas como con misiles (foto Bruce Robertson).



El Myasishchyev M-4 se halla todavía en servicio como bombardero armado con ingenios de caída libre, pues su estructura no consiente su modificación en plataforma de misiles. Su limitado alcance redujo la producción a unos 200 ejemplares.



El primer bombardero de largo alcance de la URSS de posguerra fue un diseño norteamericano, el Boeing B-29. Calcado y sovietizado por la oficina de Tupolev, recibió la denominación Tu-4 («Bull» para la OTAN).



El bombardero a reacción de primera generación soviético fue el Ilyushin Il-28, propulsado por dos turborreactores Klimov VK-1. El Il-28 fue utilizado en una amplia variedad de cometidos de bombardeo ligero: los Il-28T empleados por la Aviación Naval, como el de la fotografía, estaban equipados con torpedos.

libre circulación de ciudadanos entre los dos mundos. Stalin había muerto, pero los nuevos líderes soviéticos, Khrushchev y Bulganin, eran todavía libros cerrados. La guerra de Corea había concluido con un difícil armisticio, pero las fuerzas comunistas de la zona habían barrido al Ejército francés en Dien Bien Phu y tomado por entero lo que hasta entonces había sido Indochina. La China «roja» avanzaba con presteza hacia la era tecnológica. En suma, todo ello se combinaba para que el Occidente viese con especial recelo los nuevos bombarderos soviéticos, que sin duda podían llevar las nuevas bombas H que explosionaron por primera vez sólo nueve meses después que lo hiciera la primera norteamericana. Era también de lógica asumir que los diseñadores soviéticos acabarían por instalar misiles de crucero (llamados por entonces «bombas autopropulsadas») en los nuevos bombarderos.

La ignorancia sobre los aviones soviéticos, especialmente los militares, era casi total. La USAF inventó una secuencia de «números de tipo» por los que el bombardero cuatrirreactor fue el Tipo 37, el birreactor el Tipo 39 y el gigantesco turbohélice el Tipo 40. A continuación, el Comité de Coordinación de Estándares Aéreos de la OTAN se sacó de la manga un nuevo sistema, más detallado y estructurado, de denominaciones. Así, esos tres aviones se convirtieron repentinamente en los «Bison», «Badger» y «Bear», apodos que conservan todavía. De hecho, esos aviones como tales no han existido; esos nombres fueron inventados en Occidente, y han sido contemplados por los soviéticos con una mezcla de indignación y diversión. (Los soviéticos han demostrado cierto ingenio a este respecto. El general Nathan F. Twining, de la USAF, visitaba la industria soviética en junio de 1956 y, ansioso por saber al menos una designación real, preguntó al general soviético que le acompañaba «Dígame, ¿qué bombardero es este?». La respuesta del interpelado fue inmediata: «¡Ah, sí!, es ese al que ustedes llaman Bison»).

Este avión en particular era, especulaciones aparte, un logro técnico de primer orden. Pocos equipos de diseño occidentales se hubiesen atrevido a concebir tamaño gigante con un ala tan enorme y de elevado alargamiento, y equiparla con alerones convencionales cerca de las puntas. Tal disposición había provocado en aviones occidentales, con las alas infinitamente menores, graves problemas, incluida la inversión de mandos. Los contenedores que este avión llevaba en los bordes marginales alares fueron calificados por fuentes occidentales como radomos, contrapesos e, incluso, cámaras de combustión; en realidad, se trataba de los alojamientos donde se retraían los estabilizadores de equilibrio que complementaban los aterrizadores principales en tándem bajo el fuselaje. Este avión es (lo habrán adivinado) el Myasishchyev M-4, popularmente llamado *Molot* (martillo) y conocido por la OTAN como «Bison». Lo que pocos observadores occidentales adivinaron es que de él sólo se construyeron 200 unidades, debido principalmente a que no era capaz de cumplir con los rigurosos requerimientos de alcance y autonomía estratégicas impuestos por la ADD (Aviación de Largo Alcance). El mariscal Golovanov, comandante de la ADD, hubiese querido más M-4, pero los recursos se desviaron a la construcción de otros modelos. Con el paso de los años han aparecido diversas versiones del M-4, pero ninguna de ellas equipada con misiles de crucero por problemas estructurales.

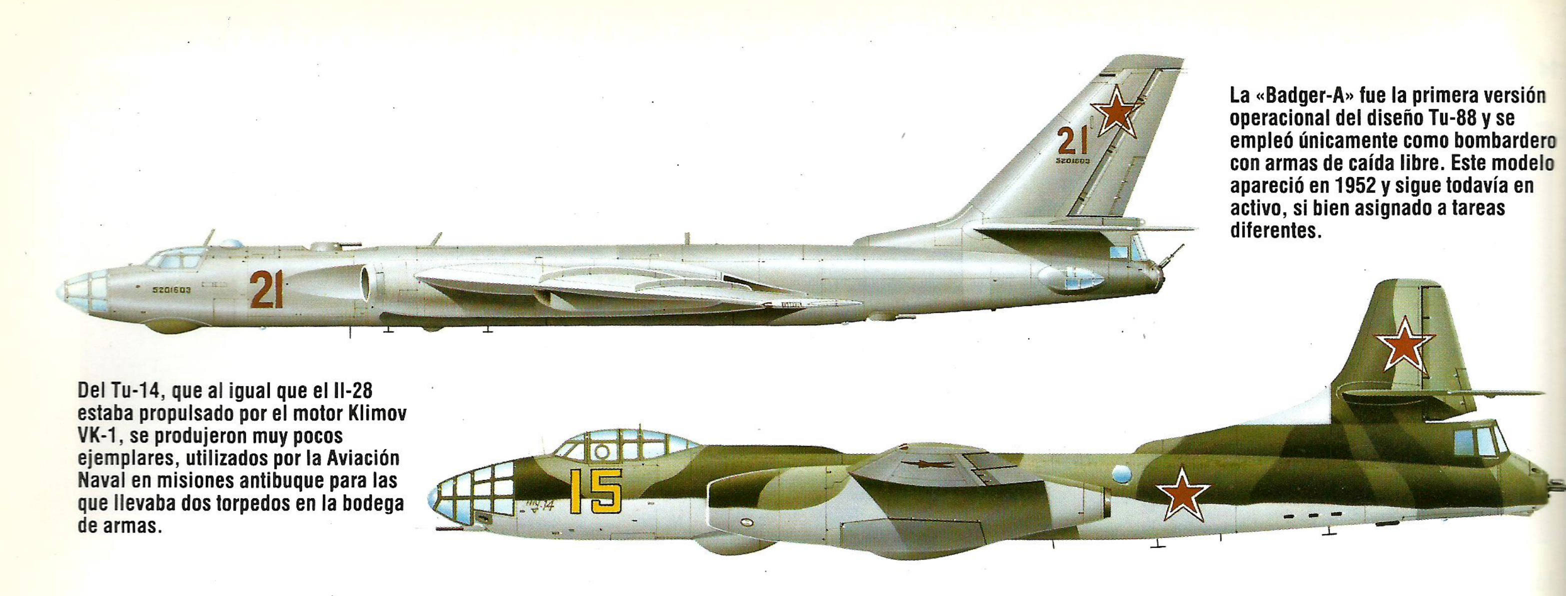
Con mucho, el más numeroso de los nuevos bombarderos fue el «Badger», que en realidad era el Tupolev Tu-88 (designado Tu-16 por los militares). Excluida la producción china, de él se completaron más de 2 000 ejemplares, la mayoría antes de 1959. Estos aviones han dado un excelente rendimiento, pero uno no puede dejar de preguntarse por qué se construyeron tantos cuando su alcance era sólo de las dos terceras partes del que disfrutaba el M-4. En cualquier caso, se han identificado 13 variantes, destinadas a toda clase de misiones estratégicas o marítimas. Más aún, en 1955 Tupolev sólo hubo de adaptar un fuselaje de aerolínea para su bombardero y crear de forma rápida y barata el Tu-104, a partir del cual han evolucionado otros aviones de transporte comercial producidos por esa misma OKB.

Células robustas

Nada se sabe en Occidente (o, por lo menos, nada se ha publicado) sobre los posi-

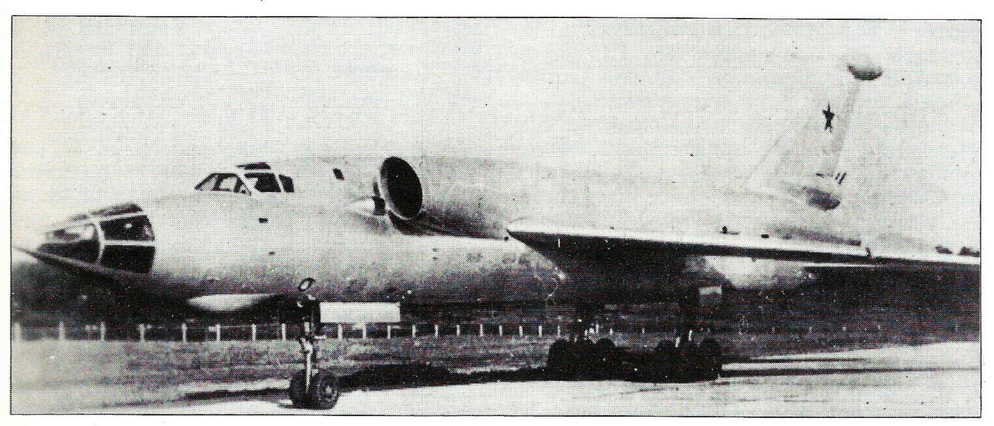
Uno de los misiles empleados por el Tu-16 en ataques antibuque es el AS-5 «Kelt», del que aparecen dos ejemplares bajo las alas de este aparato perteneciente a la variante que la OTAN denomina «Badger-G». Egipto utilizó esta combinación para lanzar un ataque contra Tel Aviv durante la guerra de Octubre.

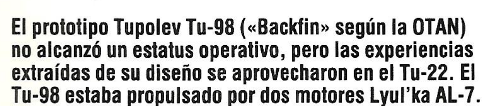


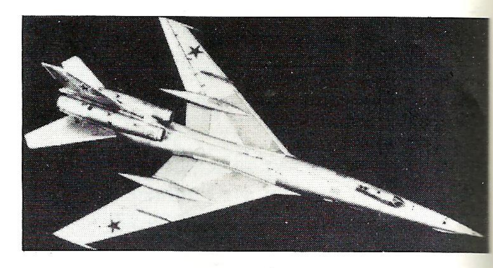


La «Badger-A» fue la primera versión operacional del diseño Tu-88 y se empleó únicamente como bombardero con armas de caída libre. Este modelo apareció en 1952 y sigue todavía en activo, si bien asignado a tareas diferentes.

Del Tu-14, que al igual que el Il-28 estaba propulsado por el motor Klimov VK-1, se produjeron muy pocos ejemplares, utilizados por la Aviación Naval en misiones antibuque para las que llevaba dos torpedos en la bodega de armas.




El prototipo Tupolev Tu-98 («Backfin» según la OTAN) no alcanzó un estatus operativo, pero las experiencias extraídas de su diseño se aprovecharon en el Tu-22. El Tu-98 estaba propulsado por dos motores Lyul'ka AL-7.



Utilizando una nueva disposición motriz, el Tupolev Tu-105 (Tu-22 para los militares) fue descubierto en Occidente en 1961. Desde entonces, los Tu-22 han equipado varios regimientos de bombardeo y han entrado en acción como bombarderos convencionales en Afganistán (aviones soviéticos), Irán y Tanzania.

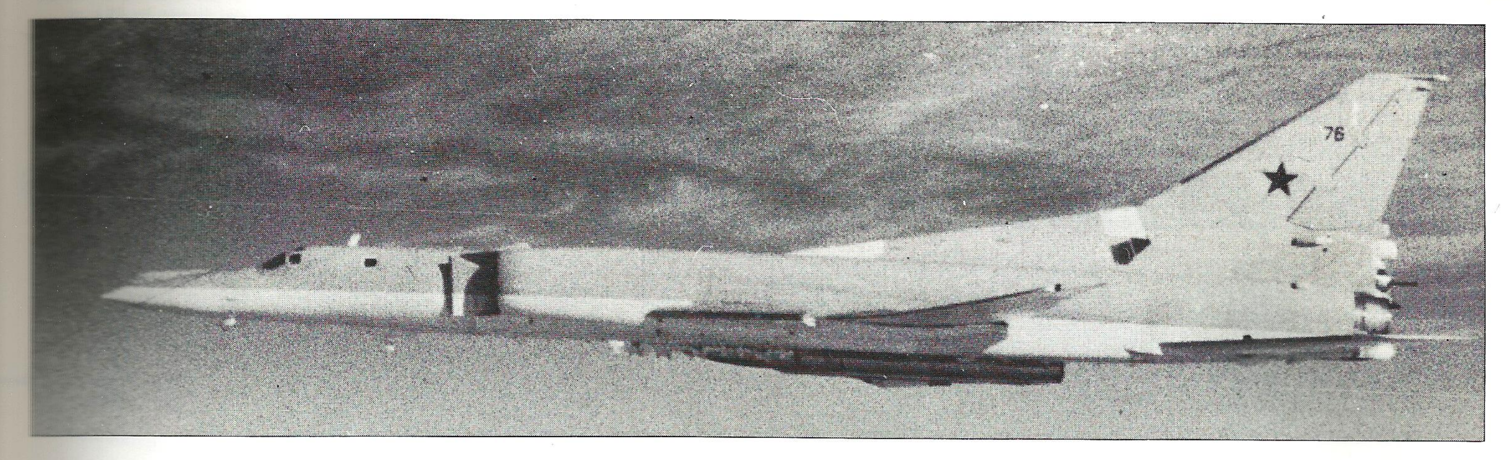
bles problemas que las Fuerzas Aéreas y la Aviación Naval de la URSS hayan experimentado con el Tu-16 y otros modelos estratégicos importantes. El hecho de que absolutamente nada haya salido a la superficie, cuando las fuentes occidentales son especialmente ávidas de noticias sobre deficiencias en el material soviético, parece indicar que esos problemas, del tipo que fuesen, han sido mínimos y han tenido fácil rectificación. El hecho cierto de que la práctica totalidad de los bombarderos estratégicos de mediados de los años cincuenta, salvo los perdidos en accidentes, sigan todavía en servicio de primera línea es un testimonio más de la corrección de su diseño y construcción. En particular, ello dice mucho de unas células que han tenido que soportar operaciones constantes y con unas condiciones ambientales realmente duras. Por el contrario, basta con echar una rápida ojeada a los quebraderos de cabeza estructurales y a las modificaciones de los B-47 y B-52 para ver la magnitud de los problemas occidentales, en tanto que inconvenientes similares en el Vickers Valiant se revelaron tan severos que en 1964 este modelo hubo de ser retirado, aún a costa de dejar a la RAF sin, virtualmente, sus efectivos de aviones cisterna. Los aparatos soviéticos han aguantado por el momento 20 años más y no parece que pueda hablarse de su inminente retirada.

Más aún, en el caso del turbohélice «Bear» la construcción de nuevos aviones ha proseguido hasta la actualidad, si bien suspendida durante algunos períodos; una vez más, empero, sus cifras totales de producción han sido considerablemente inferiores a las apuntadas en la mayoría de las previsiones norteamericanas de mediados de los años cincuenta. El primer modelo con armas de caída libre fue el Tu-95 (Tu-20 para los militares), del que se habían completado unos 300 cuando su producción concluyó en 1961.

Al igual que los Tu-16, los «Bear» han sido distribuidos entre la Aviación de Largo Alcance y la AV-MF naval. La segunda le ha dado la designación de Tu-142, y el período de producción todavía vigente se abrió en 1972 con una de sus versiones (llamada «Bear-F» por la Alianza Atlántica) dedicadas a la

Uno de los aviones más característicos que existen, el Tupolev Tu-95 («Bear» para la Alianza Atlántica) ha sido descubierto en muchas ocasiones a miles de kilómetros de su base e interceptado por los cazas occidentales desde principios de los años sesenta. En la fotografía, dos Convair F-102 siguen de cerca a su intruso particular (foto US Air Force).





En la actualidad, la punta de lanza de las fuerzas aéreas estratégicas soviéticas es el Tupolev Tu-26 («Backfire»). La mayoría de los aviones de este tipo llevan un único misil semicarenado bajo el fuselaje, que en el caso del avión de la fotografía es un AS-4 «Kitchen» (foto Fuerzas Aéreas de Suecia).

lucha antisubmarina y muy modificadas. En la actualidad ha comenzado la producción de un «Bear» completamente nuevo, diseñado para llevar el misil de crucero AS-X-15, un arma mucho mejor que el AS-3 «Kangaroo» y considerada con gran alarma por los estrategas occidentales.

Bombarderos supersónicos

Esas armas pueden ser también utilizadas por los bombarderos supersónicos en servicio. Durante su ya mencionada visita de junio de 1956, al general Twining se le mostró un impresionante bombardero supersónico al que la OTAN bautizó «Backfin»; pero los occidentales poco podían imaginarse que ese avión, recién aparecido, estaba a punto de ser rechazado como modelo operativo. El avión que acabó siendo aceptado no apareció hasta el Día de la Aviación de 1961: se trataba del fabuloso Tu-105, al que la V-VS denominaron Tu-22 y la OTAN apodó «Blinder». De configuración dramáticamente innovadora, con sus dos masivos motores con poscombustión montados a cada costado de la deriva, este avión fue inicialmente menospreciado por los analistas occidentales hasta un extremo lamentable. Durante muchos años, EE UU informó al prestigioso *Jane's All the World's Aircraft* de que el alcance máximo de ese avión era de 2 250 km; actualmente se sabe que esa distancia corresponde al radio de acción táctico, con una aceleración supersónica de 400 km, y que el alcance máximo en traslado, y sin repostar en vuelo, puede cifrarse en unos 6 500 km.

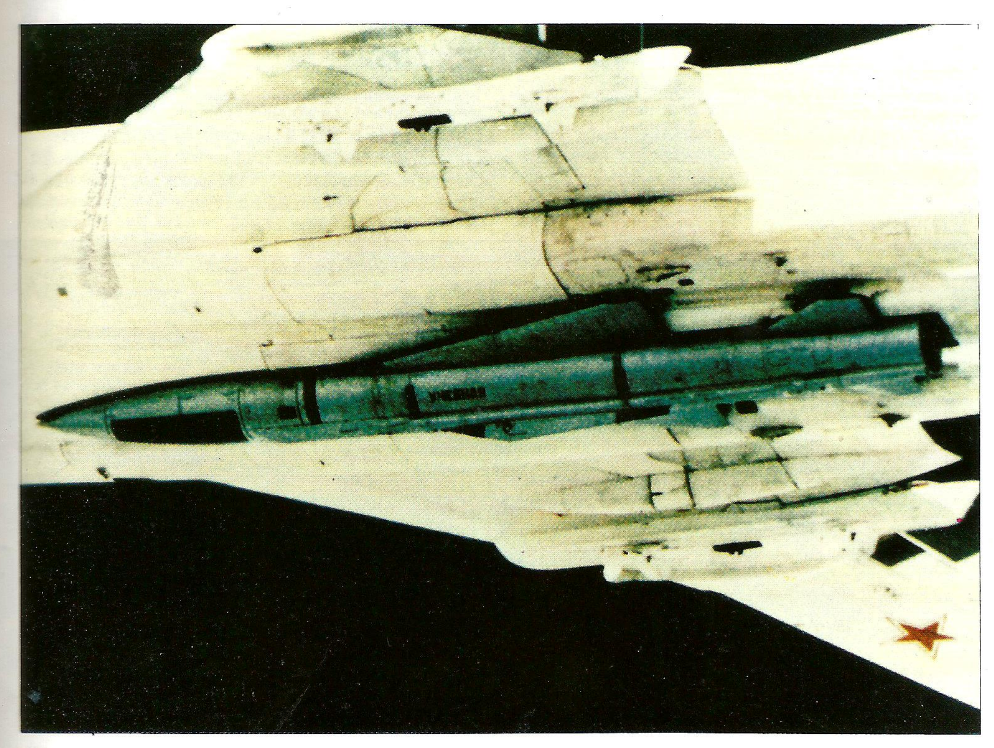
Una vez más, su producción total ha sido baja, de unos 200 ejemplares que, sin embargo, superan largamente a los sólo 86 del Convair B-58, su contrapartida norteamericana. No obstante, es posible que en realidad se hayan construido algunos ejemplares más, puesto que la cifra de aviones en servicio se ha mantenido constante a pesar de que durante sus 20 años en activo el desgaste operacional no debe haber sido desdeñable. Algunos aparatos sirven con los regimientos navales de la AV-MF. Otros, unos 140, forman parte de las fuerzas de alcance medio y táctico de la Aviación de Largo Alcance que, junto con los Tu-16, suman unos 600 aviones. La plataforma lanzamisiles «Blinder-B» puede utilizar, se cree, el misil supersónico de crucero AS-4 «Kitchen» (con cabeza termonuclear) a una distancia de 4 000 km de su base.

Probablemente unos catorce Tu-22 han sido reconstruidos en el modelo de geometría alar variable Tu-22M, en el que se ha mejorado la relación entre alcance y carga útil. Ésta conversión, aerodinámicamente similar a la efectuada en el caza de ataque táctico Su-7B, ha incrementado el radio de acción en un 30 % al tiempo que ha permitido que la carga ofensiva pase a ser de dos a cinco toneladas.

Se cree que el nuevo avión de geometría variable fue desarrollado en dos fases. La primera de ellas, el Tu-22M, recibió de la OTAN el nombre de «Backfire-A» y, aunque ha entrado en servicio en las unidades de primera línea, su producción ha sido muy baja. El totalmente nuevo «Backfire-B» es posible que lleve la designación real de Tu-26 y presenta numerosos cambios importantes, como pueden ser el rediseño del fuselaje con los motores montados convencionalmente a cola y alimentados a través de largos conductos, y la retracción de los aterrizadores hacia el fuselaje, obviando el empleo de los característicos contenedores de borde de fuga. El «Backfire-B» es un avión a tener en cuenta, especialmente cuando lleva los misiles de crucero que le dan una considerable capacidad de ataque sobre Estados Unidos desde bases en la URSS, aunque ése no es su cometido principal. La mayoría de ellos (unos 155) operan con la Aviación de Largo Alcance, a veces configurados para llevar uno, dos o tres misiles de crucero (del tipo AS-4 «Kitchen» y ocasionalmente el más nuevo AS-6 «Kingfish») y alternativamente dotados con dos filas de soportes externos bajo los conductos de admisión de aire. Los restantes (unos 115) sirven con la AV-MF. Tienen encomendadas misiones de ataque, reconocimiento multisensor, lucha electrónica e interdicción antibuque, están bien equipados y resultan muy versátiles. Cada mes ven la luz tres nuevos ejemplares en el gran complejo industrial cercano a la ciudad de Kazán.

Esas mismas instalaciones han sido ampliadas, aparentemente para construir el enorme bombardero conocido solamente como «Blackjack». Se trata de un aparato estratégico con capacidad planetaria, de configuración similar a la del Rockwell B-1B de la USAF aunque considerablemente mayor y más potente. En efecto, el «Blackjack» es, en ciertos aspectos, el mayor y más poderoso avión de combate de todos los tiempos. Se calcula que se hallará en servicio operacional hacia 1987.

El Tu-26 es una de las plataformas de ataque más formidables de que dispone la URSS, pues es capaz de amenazar Estados Unidos desde bases soviéticas con misiles de crucero. Todavía más temible resulta el nuevo «Blackjack», que pertenece a una categoría similar a la del B-1B norteamericano.



Curtiss C-46 Commando

El Curtiss Commando, el bimotor más grande de su época, tuvo una participación realmente destacada en el esfuerzo de guerra aliado durante la II Guerra Mundial, pero su actuación se vio eclipsada por la fama y reputación de otro «camión volador», el Dakota.

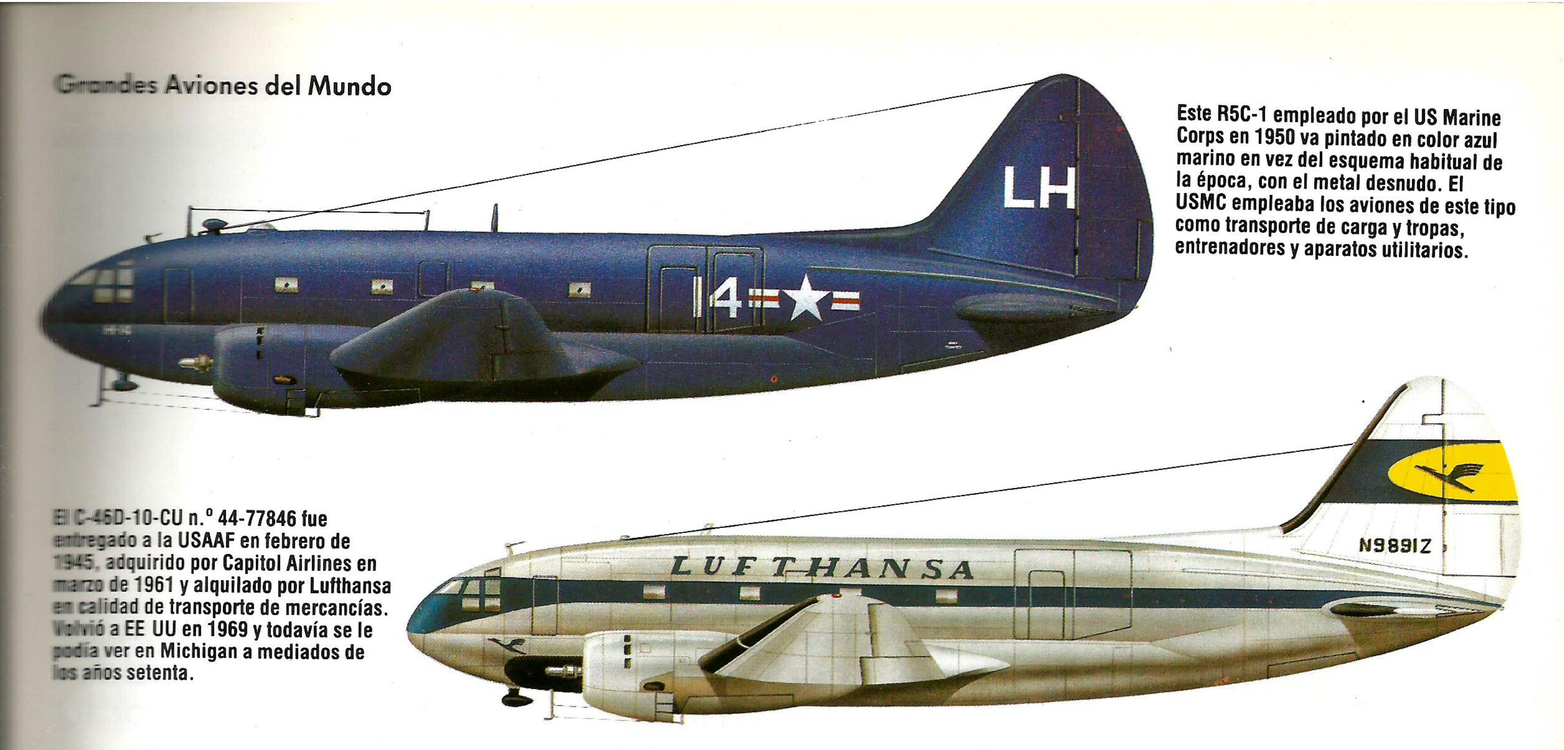
El desarrollo del Curtiss-Wright CW-20, que se convertiría en el C-46 y que era el proyecto más costoso hasta entonces emprendido por su bien establecido fabricante, comenzó en 1936 bajo la dirección del ingeniero jefe George A. Page. Una nueva generación de aviones iba a sustituir a los Curtiss Condor y otros modelos biplanos. Aunque el Douglas DC-3 comenzaba a entrar en servicio con American Airlines y otras compañías, el CW-20 era en realidad un aparato más grande y de mayor alcance, propulsado por dos motores de 18 cilindros en doble estrella Pratt & Whitney R-2800-17 Double Wasp, de 1 650 hp de potencia unitaria. A fin de conseguir la máxima capacidad interna, el fuselaje del CW-20 se estructuraba en dos secciones superpuestas, que se unían a la altura del ala dando la falsa impresión de que era un avión de dos cubiertas.

La construcción del CW-20 comenzó, cuando todavía no existía ningún cliente potencial, en la factoría de Curtiss en St Louis (Missouri). El prototipo CW-20T (matriculado NX19436 y con el número de construcción 101), propulsado por dos motores Wright R-2600 Cyclone de 1 600 hp y fácilmente distinguible por su unidad de cola bideriva, voló el 26 de marzo de 1940 pilotado por Edmund T. (Eddie) Allen. En unos momentos en que los estadounidenses parecían ignorar que estaba teniendo lugar una guerra a gran escala, los publicistas de la compañía señalaron que ese vuelo inaugural había coincidido con «Un nuevo récord de seguridad: ninguna víctima entre el pasaje de todos los aviones Curtiss utilizados regularmente durante un año». La compañía reveló la existencia de su nuevo avión el 11 de abril de 1940 y, aparte de colgarle la etiqueta de un margen de seguridad al que no había contribuido todavía, dio a su nuevo modelo el nombre de Transporte Subestratosférico. Para los norteamericanos, el potencial real del avión pasó desapercibido hasta el 7 de diciembre de 1941, en que el desastre de Pearl Harbor truncó la carrera del CW-20 como avión comercial.

Este aparato era un convencional transporte monoplano de ala

El prototipo CW-20, construido originalmente con cola bideriva, fue brevemente utilizado por la USAAF con la designación C-55 y más tarde vendido a British Overseas Airways Corporation, matriculado G-AGDI y bautizado *St Louis*. Empleado por BOAC en la ruta Gibraltar-Malta durante 1942, el CW-20 fue desguazado en octubre de 1943 por falta de repuestos y apoyo técnico.





Este R5C-1 empleado por el US Marine Corps en 1950 va pintado en color azul marino en vez del esquema habitual de la época, con el metal desnudo. El USMC empleaba los aviones de este tipo como transporte de carga y tropas, entrenadores y aparatos utilitarios.

El C-46D-10-CU n.° 44-77846 fue entregado a la USAAF en febrero de 1945, adquirido por Capitol Airlines en marzo de 1961 y alquilado por Lufthansa en calidad de transporte de mercancías. Volvió a EE UU en 1969 y todavía se le podía ver en Michigan a mediados de los años setenta.

media-baja cantilever, con fuselaje semimonocasco, tren de aterrizaje totalmente retráctil y los parabrisas de la cabina perfectamente conformados en los contornos del fuselaje. Las láminas de carenado del prototipo CW-20, que cubrían la unión de las secciones superior e inferior del fuselaje, se descartaron en los aparatos subsiguientes al constatarse que no contribuían a reducir la resistencia aerodinámica. El prototipo CW-20 adquirió rápidamente, denominado CW-20A, la unidad de cola monoderiva que caracterizaría a los modelos de producción, una vez que se hubo comprobado que la cola bideriva resultaba inadecuada.

Aunque fue presentado a diversas aerolíneas y apareció como máquina civil sobre la ciudad de Nueva York, el prototipo había sido requisado por la USAAF el 20 de junio de 1941, convirtiéndose en el único C-55 (41-21041) que, tres meses más tarde, fue vendido a British Overseas Airways Corporation (BOAC) con la matrícula G-AGDI y el nombre *St Louis*. Utilizado en vuelos entre Gibraltar y Malta, el prototipo no disponía del adecuado número de repuestos ni de apoyo técnico y hubo de ser retirado por BOAC y, el 29 de octubre de 1943, desguazado.

Alarmada por sus carencias de aviones de transporte, la US Army Air Force (USAAF) se sintió atraída por el enorme fuselaje del diseño de Curtiss. Su compartimiento principal podía acomodar (además de carga general) 40 infantes pertrechados, o 33 camillas, o cinco motores Wright R-3350 o su peso equivalente en otras cargas. En setiembre de 1940, la USAAF había encargado 200 C-46, a los que la compañía denominaba CW-20B. Se fijó el diseño básico y se abandonó la idea de presionizar el fuselaje. Un problema con el sistema de carburante se solucionó a base de una modificación de primera línea, pero sólo bastante tiempo después.

La producción se encomendó a la factoría de Curtiss en Buffalo (Nueva York), donde el primer C-46 (41-5159) fue entregado a la USAAF el 12 de junio de 1942. Se formalizaron nuevos pedidos. El modelo C-46A (CW-20B), de la célula n.° 26 en adelante, introducía una gran puerta de carga, una cubierta reforzada y asientos plegables a las paredes; se construyeron 1 491 unidades, a cargo de Curtiss en Buffalo, St Louis y Louisville (Kentucky). La USAAF previó utilizar una segunda fuente de suministro, la Higgins Industries Inc de Nueva Orleans (Louisiana), para construir 500 C-46A y 500 Curtiss C-76 Caravan; el segundo modelo era básicamente de madera, a fin de ahorrar el empleo de materiales estratégicos. Pero cuando se comprobó que el acero no iba a escasear, el Caravan fue desechado y de hecho Higgins sólo construyó dos células C-46A, la primera de las cuales (43-43339) fue entregada en octubre de 1944.

El XC-46B (43-46953) era una conversión de un C-46A construido en Louisville, con motores Pratt & Whitney R-2800-34W de 2 100 hp y un parabrisas escalonado que rompía las armónicas líneas de la sección delantera del fuselaje. No ha sobrevivido ningún dato fehaciente del C-46C, que probablemente fue otra conversión experimental de un C-46A. El parabrisas conformado en el fuselaje se retuvo en el C-46D, cuya puerta de carga era de dos hojas; se construyeron 1 410 ejemplares de este modelo.

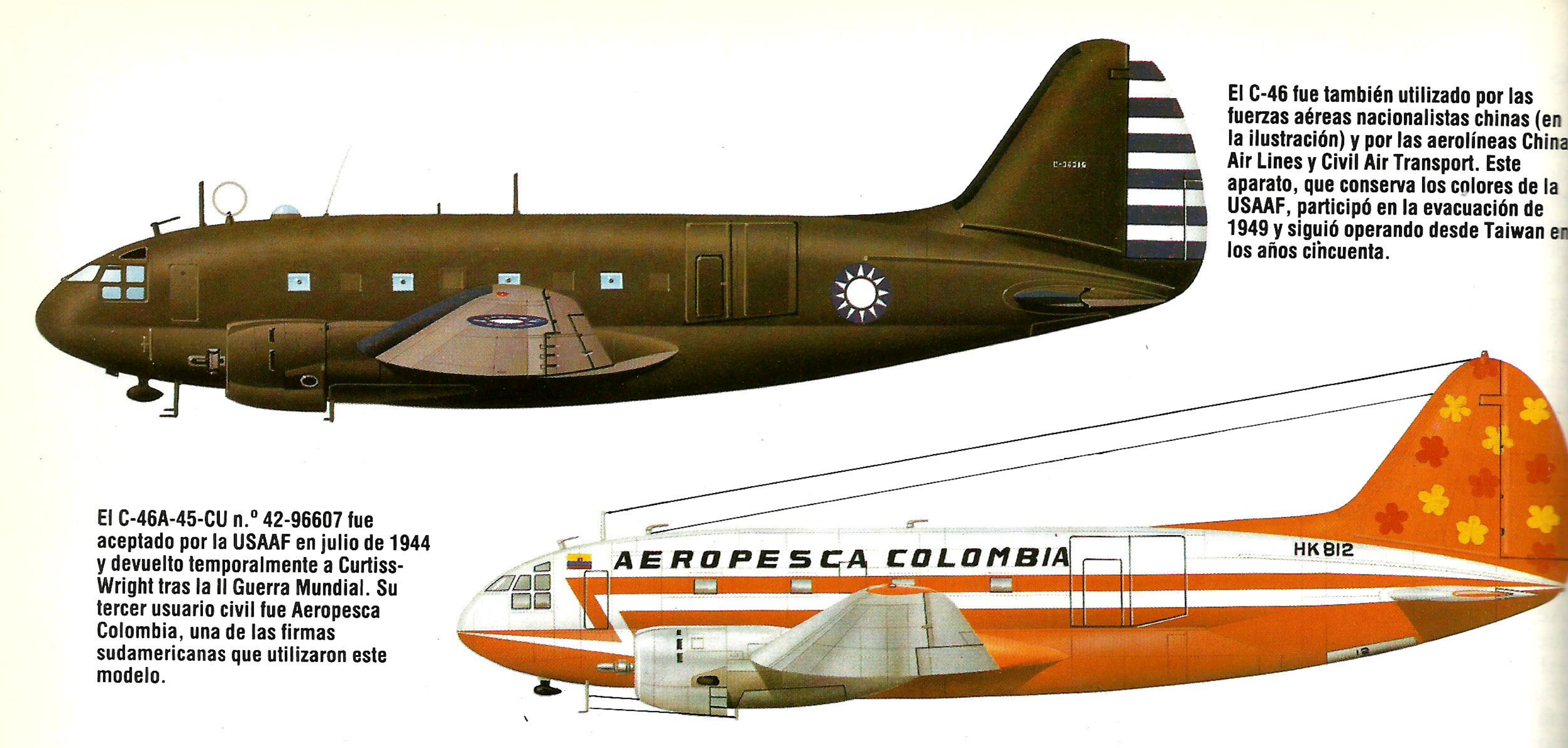
El parabrisas escalonado, único rasgo distintivo de importancia entre las distintas versiones, fue reintroducido en el C-46E, que estaba propulsado por dos motores R-2800-75 que accionaban hélices tripalas Hamilton Standard en vez de las cuatripalas Curtiss Electric que equipaban a la mayoría de modelos C-46. Más adelante, esos dos tipos de hélices se convirtieron en prácticamente intercambiables, ya que algunos usuarios preferían la tripala, ligeramente menos eficiente pero también más fiable mecánicamente. Sólo se construyeron 17 unidades del característico C-46E con el parabrisas escalonado, pero algunos de ellos todavía vuelan en las filas de aerolíneas de segundo rango.

El C-46F, producido en la planta de Buffalo, volvía a los parabrisas conformados y recuperaba las compuertas de carga. El único C-46G (44-78945), designado CW-20B-5 por la empresa, estaba propulsado por motores R-2800-34Y y fue luego convertido en el único XC-113 para probar la turbina de gas Curtiss-Wight TG-100, si bien no se sabe con certeza si esta bancada de prueba llegó tan siquiera a volar. Entre las variantes del Curtiss Commando que no fueron construidas aparecen la C-46H, que se había pensado con un aterrizador caudal de dos ruedas, la C-46J, posiblemente con el parabrisas escalonado, y la XC-46K, que debía ir propulsada por motores Wright R-3350. Se construyeron, y volaron, tres conversiones XC-46L, equipadas con motores R-3350.

En 1942, la USAAF comenzó a utilizar el C-46 en operaciones sobre el Atlántico Sur. Lawrence Rogers, sargento del Mando de Transporte Aéreo durante la guerra, recuerda que los C-46 que llegaban a, y partían de, Accra constituían «un espectáculo impresionante», aunque Rogers vivió de forma muy diferernte ese espectáculo cuando vio un C-46 desintegrarse literalmente en el aire nada más despegar: «Eso fue también impresionante, pero de una



Este R5C-1 Commando pertenecía al escuadrón VMR-252 del US Marine Corps, basado en Cherry Point (Carolina del Norte) en 1950 y utilizado en el marco de la 2.ª Ala del USMC. Se trataba de uno de los 160 aviones C-64A transferidos por la USAAF al USMC y empleados en la guerra de Corea.



El C-46 fue también utilizado por las fuerzas aéreas nacionalistas chinas (en la ilustración) y por las aerolíneas China Air Lines y Civil Air Transport. Este aparato, que conserva los colores de la USAAF, participó en la evacuación de 1949 y siguió operando desde Taiwan en los años cincuenta.

El C-46A-45-CU n.º 42-96607 fue aceptado por la USAAF en julio de 1944 y devuelto temporalmente a Curtiss-Wright tras la II Guerra Mundial. Su tercer usuario civil fue Aeropesca Colombia, una de las firmas sudamericanas que utilizaron este modelo.

forma bien diferente». El Mando de Transporte de Tropas de la USAAF comenzó a recibir sus C-46 en 1943, en la base de Baer Field, Fort Wayne (Indiana).

La «joroba»

El Curtiss C-46 Commando se conoce principalmente como espina dorsal del masivo esfuerzo de transporte emprendido desde la región india de Assam para abastecer a las fuerzas amigas que operaban en las provincias sudoccidentales de China. Volar sobre la «joroba», como fue bautizado el macizo del Himalaya, era una azarosa tarea para los hombres y aviones C-46 del Ala India-China del coronel Edward H. Alexander, del Mando de Transporte Aéreo. Los aviones eran cargados y utilizados bajo las condiciones más primitivas, hasta el punto de que eran repostados bombeando el carburante a mano, a partir de simples barriles; además, los aeródromos de Assam no estaban preparados y se convertían en barrizales al llegar los monzones, que azotan la región durante la mitad del año. En los 800 km de la ruta Assam-Chunking, los C-46 debían volar entre 3 660 y 4 200 m, cuando el hielo comenzaba a formarse en las alas a los 3 000 m. En agosto de 1942, utilizando unos pocos C-47, la USAAF sólo había podido transportar 77 100 kg sobre la ruta la India-China; en diciembre de 1943, empleando mayoritariamente los C-46, esa cifra creció hasta los 11,42 millones de kilogramos. Con escasez de piezas de repuesto, operando en climas cálidos y húmedos, con mínimas ayudas a la navegación y despegando siempre con sobrecarga, las tripulaciones de los C-46 fueron el cordón umbilical de las fuerzas chinas de Chiang Kai-Shek y de la 14.ª Fuerza Aérea del general Claire Chennault en unos tiempos en que la actividad japonesa era máxima. Durante uno de esos vuelos, el capitán Wally A. Gayda derribó a corta distancia un caza japonés, aparentemente un Nakajima Ki-43, disparando con un fusil automático Browning (el pesado BAR) a través de la ventanilla delantera de la cabina de su C-46.

Alrededor de 40 C-46 dotados ya con el numeral de la USAAF fueron completados como aviones R5C-1 y suministrados al US Marine Corps, con el que sirvieron, encuadrados en el MAG-35, en el Pacífico Sudoccidental. Unos pocos permanecían en activo con el USMC durante la guerra de Corea, en 1950-53. Contrariamente a la mayoría de las versiones, unos pocos R5C-1 fueron transferidos por el USMC a la US Navy, y por lo menos uno de ellos se había convertido en un entrenador R5C-1T y volaba todavía en 1954 en la estación aeronaval de Memphis (Tennessee).

Los C-46 continuaron en Servicio a gran escala con la USAAF tras la rendición japonesa, especialmente con el Mando de Transporte de Tropas. Algunos fueron utilizados en pruebas de técnicas

El C-46A-10-CU n.º 41-12352 volando sobre el Himalaya. Los C-46 tuvieron también una participación destacada en las operaciones aerotransportadas acaecidas en la Europa noroccidental a raíz del Día D, transportando tropas y remolcando planeadores.



de remolque de planeadores, incluso con el aparato remolcado muy próximo al remolcador. Aunque el C-46 no llegó a ser parte primordial del puente aéreo de Berlín, fue ampliamente empleado por la recién inpedendizada US Air Force (USAF) hasta principios de los años cincuenta. El C-46E fue declarado obsoleto en 1953, aparentemente por sus diferencias con las versiones de cabina conformada, pero las células C-46A, C-46D y C-46F se mantuvieron en activo en los escuadrones de la Reserva de la USAF. Los entrenadores TC-46D sirvieron con el Mando de Entrenamiento Aéreo de la USAF hasta una fecha tan tardía como 1955.

Las células más veteranas llevaron los emblemas de la USAF hasta bien pasados los años cincuenta. Además, la USAF utilizó la empresa privada Civil Air Transport (CAT) para que empleara aviones C-46 con matrícula civil en vuelos militares *charter*; ejemplo de ello fue el aparato con la matrícula B-858 de Taiwan, originalmente un C-46D (44-78405). A principios de los años sesenta se desarrolló una versión antiguerrilla para la 1.ª Ala de Comando Aéreo, destinada a operar en Vietnam del Sur, aunque la célula fue mínimamente modificada y, a diferencia del C-47 «cañonero», estaba desarmada. Esos aviones fueron desviados a la Zona del Canal de Panamá, donde sirvieron hasta junio de 1968, fecha máxima de utilización de los C-46 militares norteamericanos. Los servicios militares japoneses y coreanos usaron el C-46 hasta pasados los años sesenta y este modelo fue también utilizado por la Central Intelligence Agency (CIA) en misiones de suministro en Laos, tripulados por personal de CAT y de Continental Air Services Inc en el período 1965-70. El piloto civil de un C-46 empleado por la CIA pasó siete años en el cautiverio tras ser capturado por las guerrillas comunistas del Pathet Lao.

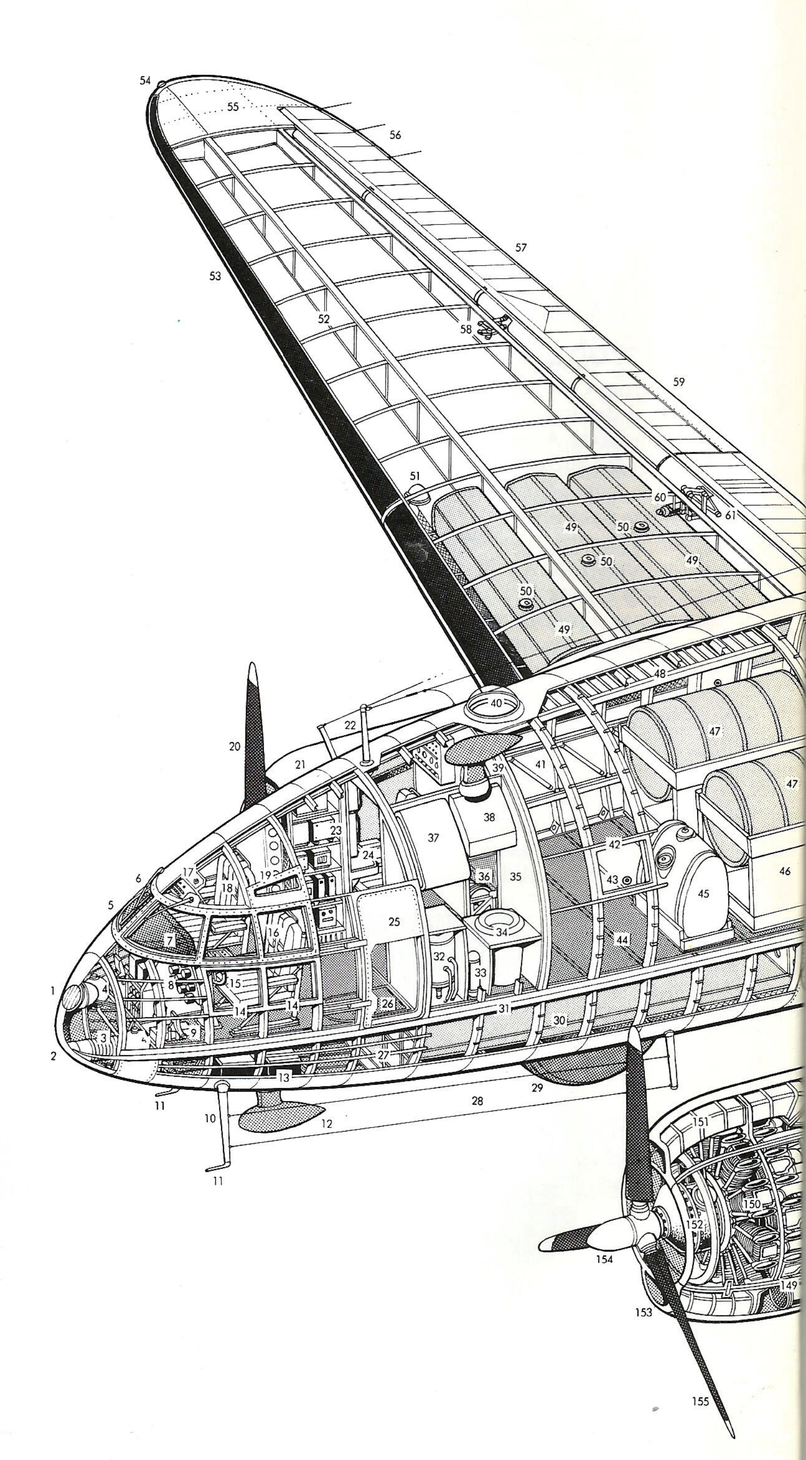
Cargueros civiles

Si su cometido como aparato militar concluyó en la ambigüedad del conflicto del Sudeste Asiático, el C-46 Commando tuvo una segunda carrera como máquina comercial, especialmente en América del Sur. Tras echarse a perder su destino inicial de transporte de pasajeros por culpa de la II Guerra Mundial, el C-46 comenzó a ser finalmente utilizado por aerolíneas, pero sólo como veterano de guerra y no llevando pasaje, sino carga, convertido en una especie de camión volador.

No menos de 300 ejemplares de este modelo seguían en servicio en 1985, 45 años después del primer vuelo del CW-20. En la posguerra, grandes cantidades de aviones de este tipo quedaron a disposición de las compañías civiles; algunos de esos aviones (como el B-858 de CAT, ya mencionado) fueron destinados al transporte de pasaje, unos pocos modificados con asientos de tipo aerolínea, puertas habituales en vez de las de carga (con escalerillas integradas) y de nuevo con todas las ventanillas de la cabina principal. Los aviones utilizados como simples transportes de carga siguieron siendo muy parecidos a los C-46 militares. En el momento álgido de utilización civil del Commando, a finales de los años cincuenta, más de 90 compañías contaban con aviones de este tipo en sus flotas. La más conocida fue Riddle Airlines de Miami, que desarrolló su propio programa de conversión para sus 32 aviones que, una vez modificados, fueron denominados C-46R. Otros usuarios importantes fueron Aeronorte, Aeropesca Colombia, Aerosucre, Aerovías Las Minas, Air Haiti, Astro Air Transport, Caribbean Air Services, Carib West Airways, Charter Airlines, LACSA, Lambair, LANICA, Latin Cargo, Líneas Aéreas La Urruca, North East Bolivian Airways, North Coast Air Services, Oasis Air Transport, Reeve Aleutian Airways, Rich International Airways, SAVA, SAVCO, Servicios Aéreos Bolivianos, TAB y Trans Continental Airlines. Algunas de estas aerolíneas intentaron potenciar al C-46 añadiéndole reactores, una solución que funcionó muy bien con los C-119 Flying Boxcar de segunda mano pero no con el C-46.



El C-46A-10-CU n.° 41-12369 se convirtió, tras ser empleado por el US Marine Corps como el R-5C-1 BuAer n.° 39502, en el «Super C-46C» Commando (HH-AHA) de Air Haiti, uno de los dos aparatos de este tipo convertidos por esa aerolínea. Los Commando han demostrado su robustez en operaciones en Sudamérica.

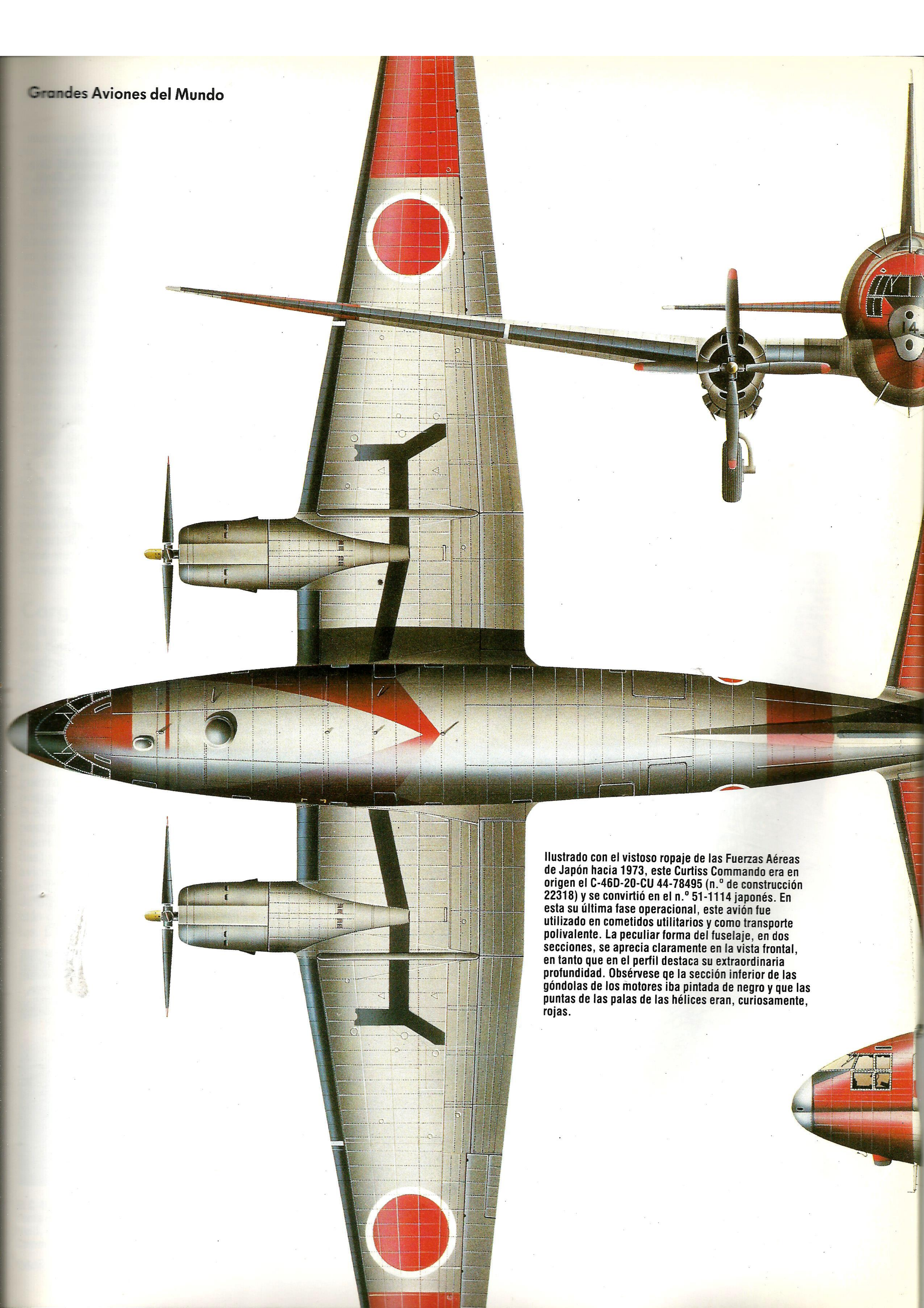


Curtiss C-46 Commando

El C-46-1-CU n.º 44-78605 fue utilizado por dos aerolíneas chinas en la posguerra antes de regresar a EE UU a mediados de los años sesenta. Sirvió con varias compañías y fue finalmente transferido a Transportes Aéreos Bolívar.

Corte esquemático del Curtiss C-46A Commando

1 Luz fija aterrizaje
2 Cono proa desmontable, acceso a instrumentos
3 Toma aire calefacción cabina
4 Acumuladores hidráulicos frenos
5 Paneles parabrisas curvos
6 Limpiaparabrisas
7 Cobertor panel instrumentos
8 Panel instrumentos
9 Pedales timón dirección
10 Mástil antena
11 Tubos pitot
12 Antena D/F inferior
13 Baterías
14 Ventanillas visión hacia abajo
15 Volante mando
16 Asiento piloto
17 Panel mandos en techo
18 Asiento copiloto
19 Ventanilla superior cabina
20 Hélice estribor
21 Capó motor estribor
22 Mástiles antenas HF
23 Equipo radio
24 Puesto del navegante
25 Puerta entrada tripulación
26 Acceso a sección inferior fuselaje
27 Estructura sección inferior fuselaje
28 Cables antenas HF
29 Rueda estribor
30 Compartimiento inferior delantero carga, 5,58 m^3
31 Unión secciones inferior-superior fuselaje
32 Depósito hidráulico
33 Extintor
34 Retrete delantero
35 Mamparo cabina
36 Cabria hidráulica carga
37 Depósito fluido deshielo
38 Depósito agua
39 Antena D/F superior
40 Astródomo
41 Asientos tropa, plegados
42 Ventanilla cabina
43 Apertura para armas individuales
44 Cubierta delantera carga
45 Depósito aceite largo alcance, 151 litros
46 Estructura soporte depósito
47 Depósito largo alcance de 380 litros (provisión para ocho depósitos)
48 Raíles fijación carga
49 Depósitos maestros ala estribor, capacidad total 5 300 litros
50 Bocas llenado combustible
51 Luz retráctil carreteo y aterrizaje
52 Sección externa alar estribor
53 Funda neumática deshielo borde ataque
54 Luz navegación estribor
55 Carenado borde marginal
56 Descargas estáticas
57 Alerón, revestido en tela
58 Mando articulación alerón
59 Compensador alerón
60 Martinete hidráulico flap
61 Articulación alerón
62 Sección externa flap
63 Salida emergencia, babor y estribor
64 Estructura fuselaje, en cuadernas y larguerillos
65 Guía montaje asientos
66 Viguetas soporte piso
67 Cables mando, bajo piso
68 Mando hidráulico alerón
69 Guías estiba carga
70 Puntos anclaje carga
71 Asientos tropa (50)
72 Pared cabina
73 Compartimiento principal carga, 65,13 m^3
74 Marco puerta
75 Asientos tropa
76 Mamparo cabina
77 Depósito agua
78 Martinete hidráulico retracción aterrizador cola
79 Estructura carenado raíz deriva
80 Cuadernas soporte deriva
81 Junta fijación deriva
82 Estructura deriva
83 Funda deshielo borde ataque
84 Estabilizador estribor
85 Timón profundidad estribor
86 Cable antena HF
87 Contrapeso timón dirección
88 Descargas estáticas
89 Estructura timón dirección
90 Compensador timón dirección
91 Luz navegación cola
92 Compensador timón profundidad
93 Estructura timón profundidad
94 Contrapeso timón profundidad
95 Funda deshielo borde ataque estabilizador
96 Estructura estabilizador
97 Junta fijación estabilizador
98 Articulaciones mando timones dirección y profundidad
99 Mando hidráulico timones profundidad
100 Carenado raíz estabilizador
101 Estructura cono cola
102 Puerta aterrizador cola
103 Rueda cola, orientable
104 Mamparo trasero
105 Retrete trasero
106 Fijación aterrizador caudal
107 Carenado terminal doble sección fuselaje
108 Bodega inferior trasera carga, 7,31 m^3
109 Sección inclinada cubierta carga
110 Puertas carga
111 Puerta auxiliar pasaje
112 Carenado borde fuga raíz alar
113 Secciones flap
114 Estructura flap
115 Articulaciones flap
116 Compensador alerón
117 Estructura alerón
118 Descargas estáticas
119 Estructura borde marginal
120 Luz navegación babor
121 Funda deshielo borde ataque
122 Larguerillos alares
123 Larguero trasero
124 Estructura alar
125 Larguero maestro
126 Borde ataque costillas
127 Luz retráctil aterrizaje y carreteo
128 Depósitos ala estribor
129 Bocas llenado combustible
130 Junta sección externa alar
131 Estructura sección central alar
132 Carenado caudal góndola
133 Depósito aceite
134 Larguero auxiliar sección central alar
135 Varillas mando motor
136 Estructura góndola
137 Boca llenado aceite
138 Depósito aceite motor, 151 litros
139 Martinete hidráulico retracción
140 Pata aterrizador
141 Puerta aterrizador
142 Rueda babor
143 Flaps aire refrigeración
144 Escape
145 Mamparo parallamas motor
146 Compartimiento equipo accesorio motor
147 Bancada motor
148 Colector escapes
149 Radiador aceite
150 Motor radial Pratt & Whitney R-2800-51
151 Conducto toma aire motor
152 Reductor hélice
153 Conducto aire radiador aceite
154 Mecanismo cambio paso hélice
155 Hélice tripala paso variable



Ilustrado con el vistoso ropaje de las Fuerzas Aéreas de Japón hacia 1973, este Curtiss Commando era en origen el C-46D-20-CU 44-78495 (n.º de construcción 22318) y se convirtió en el n.º 51-1114 japonés. En esta su última fase operacional, este avión fue utilizado en cometidos utilitarios y como transporte polivalente. La peculiar forma del fuselaje, en dos secciones, se aprecia claramente en la vista frontal, en tanto que en el perfil destaca su extraordinaria profundidad. Obsérvese qe la sección inferior de las góndolas de los motores iba pintada de negro y que las puntas de las palas de las hélices eran, curiosamente, rojas.

Curtiss C-46 Commando



Variantes del Curtiss C-46 Commando

CW-20: Prototipo bideriva, puesto en vuelo en 1940; entregado a la USAAF como C-55
C-46: versión inicial **CW-20A** para la USAAF; menos ventanillas
C-46A: transporte **CW-20B** de tropas y carga; motores R-2800-51
XC-46B: variante experimental **CW-20B-1** con el parabrisas escalonado
XC-46C: probablemente una conversión de C-46; no se dispone de más datos
C-46D: versión **CW-20B-2** de transporte de tropas, con las ventanillas revisadas
TC-46D: conversión de aviones C-46D en entrenadores de navegación
C-46E: variante de producción **CW-20B-3** con el parabrisas escalonado
C-46F: variante de producción **CW-20B-4** con hélices Hamilton Standar
C-46G: un único ejemplar **CW-20B-5**; como el C-46F pero con una única puerta de carga
C-46H: variante propuesta con dos ruedas en el aterrizador caudal; no construida
C-46J: variante propuesta con el parabrisas escalonado; no construida
XC-46K: conversión prevista con motores R-3350; aparentemente, no fue construida
XC-46L: tres conversiones para probar los motores R-3350
C-46R: designación extraoficial de la conversión civil Riddle; 32 conversiones
C-55: designación dada por la USAAF al prototipo CW-20; motores R-2600-17
XC-113: conversión de un C-46F para probar las turbinas de gas TG-100
R5C-1: aviones C-46 del US Marine Corps
R5C-1T: conversión en configuración de entrenamiento

Especificaciones técnicas

Curtiss C-46R Commando
Tipo: transporte de carga y pasaje, de alcance medio
Planta motriz: dos motores de 18 cilindros en doble estrella Pratt & Whitney R-2800-34 Double Wasp de 2 100 hp unitarios, accionando hélices tripalas Hamilton Standard
Prestaciones: velocidad máxima 440 km/h a 3 050 m; velocidad de crucero 380 km/h a 2 740 m; techo de servicio 6 700 m; alcance 2 900 km
Pesos: vacío 13 290 kg; máximo en despegue 22 680 kg
Dimensiones: envergadura 32,92 m; longitud 23,27 m; altura 6,63 m; superficie alar 126,16 m^2

Escuadrones de la RAF

19.° Squadron (continuación)

El Spitfire sólo fue una solución provisional, ya que el 19.° fue destinado a continuar como escuadrón de caza lejana, y en octubre de 1946 recibió para este cometido el caza bimotor Havilland Hornet. Con una velocidad de 780 km/h, el Hornet era el caza con motor de émbolo más veloz de la RAF. Voló como escolta de los bombarderos del Mando de Bombardeo en salidas lejanas, llegando incluso a Oriente Medio. Con la llegada del F.Mk 3 en 1948, el alcance del avión también fue mayor. Sin embargo, se tenía la intención de convertir al Mando de Caza en una fuerza con aviones a reacción, por lo que en 1950 desaparecieron los Hornet y el 19.° entró en las filas de los escuadrones de Gloster Meteor. Su base siguió siendo Church Fenton, cerca de Leeds. En 1953 el escuadrón ganó el trofeo Dacre por su maestría en el empleo de las armas y siguió volando con los Meteor hasta 1956, en que estos viejos aparatos dieron paso a los Hawker Hunter F.Mk 6, pasando a ser operativos a principios de 1957. El escuadrón comenzó a enviar destacamentos de estos aviones durante principios de los años sesenta con destino a la OTAN y otras bases de la RAF.

En octubre de 1962 el escuadrón entró totalmente en la era supersónica cuando comenzó su reequipamiento con English Electric Lightning F.Mk 2, siéndole asignado el cometido de unidad de caza todotiempo en lugar de ser exclusivamente diurno. El 19.° se unió a otros escuadrones en la ejecución de relevos en las alertas permanentes en su nueva base de Leconfield, y en 1964 fue enviado a ultramar una vez más, volando a Chipre.

Durante cuarenta años, el cometido principal del escuadrón había sido la defensa del Reino Unido. Fue relevado de esta misión en setiembre de 1965, en que trasladó sus Lightning a Gütersloh para formar parte de la defensa supersónica de la RAF Germany. Llevó algo de tiempo alcanzar su pleno potencial operativo en su nuevo destino, pero desde mediados de 1966 en adelante participó en las alertas e identificaciones de aviones hostiles que entraron en espacio aéreo alemán. El escuadrón también tomó parte en la serie de ejercicios y evaluaciones que se convirtieron en parte de la actividad de la RAFG. En 1968 el escuadrón comenzó a reequiparse lentamente con una versión mucho mejor del mismo modelo, la Lightning F.Mk 2A. El escuadrón siguió volando con Lightning hasta el 1 de enero de 1977, en que fue disuelto en Gütersloh. Pero por entonces se hallaba ya en formación un nuevo 19.° Squadron, efectuando la conversión en la base de la RAF en Wildenrath a los McDonnell Douglas Phantom, y tras la disolución del anterior en Gütersloh, esta nueva unidad fue designada oficialmente como 19.° Squadron. El escuadrón continuó desempeñando el mismo cometido de defensa aérea desde una nueva base y con aparatos diferentes, capaces de transportar equipo de detección más sofisticado y una mayor cantidad y diversidad de armas. La unidad continua actualmente desempeñando el mismo cometido.



El damero azul y blanco que caracteriza al 19.° Squadron apareció por primera en los Gloster Grebe de Duxford a mediados de los años veinte. En la fotografía decoran el morro de un Lightning F.Mk 2, con el que el escuadrón operó primero desde Leconfield y posteriormente en Alemania.



Los Lightning, que se hallaban en servicio desde 1962, fueron modificados al equivalente F.Mk 6 y redesignados F.Mk 2A. Ello dio al escuadrón nuevos bríos a partir de 1968 en su cometido de defensa de las bases de la RAF Germany, y empleó este tipo durante otros ocho años antes de sustituirlo por el Phantom.





Izquierda: el 19.° Squadron sirve actualmente en la República Federal Alemana, en la base de Wildenrath, como parte integrante de la defensa aérea de ese país. Sus aviones son Phantom FGR.Mk 2, que tiene previsto utilizar hasta los años noventa.

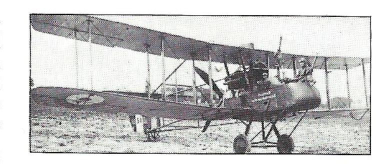
Derecha: el delfín del emblema del escuadrón conmemora el hecho de que fue la primera unidad equipada con el Sopwith Dolphin.



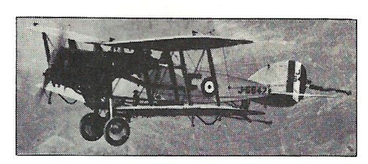


20.° Squadron

A pesar de que se formó el 1 de setiembre de 1951 en Netheravon, el 20.° Squadron completó la conversión a diversos aparatos (principalmente el RAF R.E.7) a finales de año, y fue sólo a principios del año siguiente cuando recibió su material operativo, el RAF F.E.2b. Una vez equipado, el escuadrón fue destinado a Francia como unidad de caza de reconocimiento. Este aparato difícilmente podía ser adecuado para misiones de caza, ya que era un biplaza con hélice en configuración propulsora, pero en junio el escuadrón ya estuvo casi completamente reequipado con F.E.2d,



En 1916 el 20.° Squadron efectuó en Francia patrullas de caza con sus aviones de hélice propulsora F.E.2b y F.E.2d; el de la ilustración (A6516) era uno de los segundos. Este aparato fue uno de los muchos donados durante la I Guerra Mundial.



El 20.° Squadron llegó a la India en junio de 1919 equipado con el Bristol Fighter. En la fotografía aparece el J6547 en la vertical de Peshawar, el 9 de diciembre de 1925. El gallardete del timón de dirección indica que se trata del avión de un jefe de patrulla.

con un motor más potente (Rolls-Royce Eagle) y tres ametralladoras (una fija en la parte anterior y dos móviles para uso del observador). El escuadrón elaboró tácticas adecuadas con este aparato para hacer frente al enemigo, y el 1 de julio cinco de sus aviones atacaron a veinte cazas enemigos derribando a dos de ellos y dañando a otros tantos sin sufrir ninguna pérdida por su parte.

El escuadrón continuó formando parte de la 11.ª Ala y voló desde Clairmarais durante la totalidad de 1961, alcanzando notable éxito con los F.E.2d. El día de Año Nuevo se trasladó a Boidinghem y posteriormente a St Marie Cappel. En enero le fue concedida al sargento Mottorshead la Cruz Victoria a título póstumo por la valentía demostrada al regresar en un aparato en llamas, salvando a su observador. A medida que fue transcurriendo 1917 se hizo evidente que el F.E.2d estaba realmente pasado de moda como caza y fue sustituido en setiembre por el Bristol F.2B, el mejor caza biplaza de la I Guerra Mundial. Era norma que cada Bristol portara una bomba de 50 kg en cada una de sus salidas, para usarla contra cualquier objetivo que surgiera. El escuadrón mantuvo su reputación hasta el final de las hostilidades, en noviembre de 1918, y al concluir la guerra la unidad reclamaba un total de 613 aviones enemigos derribados.

Al contrario de otros escuadrones de la RAF, el 20.° no fue disuelto en 1919 pero fue destinado, junto a sus Bristol Fighter, a la India, para formar parte de la pequeña fuerza destacada a la frontera noroeste y encargada de guardar los pasos de acceso a Afganistán. El escuadrón se vio envuelto inmediatamente en la tercera guerra afgana y, mientras el resto de las fuerzas de la RAF disfrutaban de un merecido período de paz, el 20.° y unidades afines bombardeaban y ametrallaban a los miembros de las tribus en el marco de una orografía montañosa y muy peligrosa, con el riesgo que suponían las balas de los francotiradores, los vientos propios de la zona y un terreno que no permitía ningún tipo de aterrizaje forzoso. El Bristol Fighter, conocido por entonces como «Brisfit», demostró sus cualidades al desempeñar este cometido durante más de un decenio, y el 20.° no se reequipó hasta 1931. Durante la totalidad de este período, el escuadrón siguió siendo operativo, aún cuando la escasez de repuestos limitara el número de aviones disponibles a un mismo tiempo.

El aparato que sustituyó al «Brisfit» fue el Westland Wapiti, un avión de configuración similar que fue utilizado en el mismo cometido operativo a mediados de los años treinta. Llegado el momento, el Wapiti dio paso al Hawker Audax, que también llevó a cabo todas las tareas exigidas a los aviones que actuaban en la frontera noroeste. En mayo de 1939, el escuadrón empezó a recibir los Westland Lysander y ambos aparatos sirvieron simultáneamente durante el resto de la presencia del escuadrón en la frontera noroeste.

Cuando estalló la II Guerra Mundial en Extremo Oriente, el escuadrón se trasladó al este, equipado completamente con Lysander, e inició las operaciones de reconocimiento táctico contra los japoneses en julio de 1942, junto a una división del Ejército chino. Sin embargo, en octubre el escuadrón fue transferido a Arakán para una serie de operaciones, a pesar de que posteriormente la mayor parte fueron tareas de cooperación en patrullas antiáreas dado que el Lysander no era adecuado para la exigente guerra en la jungla. En enero de 1943, el 20.° empezó a recibir Hawker Hurricane, incluidos los Mk IID equipados con cañones contracarro de 40 mm. El escuadrón pasó entonces del cometido de reconocimiento táctico al de caza y ataque al suelo. El nuevo modelo de Hurricane precisó un largo proceso de conversión y el escuadrón pasó a ser operativo en diciembre de 1943. El cañón de 40 mm fue utilizado por primera vez en un ataque a Rathedaung contra un objetivo naval, que fue hundido; el cometido principal de la unidad fue durante un tiempo el ataque a blancos fluviales, puesto que los ríos eran las arterias principales del transporte en Birmania. También atacó carros japoneses cuando se le pusieron a tiro y efectuó importantes salidas contra objetivos como el Imphal. Dado que era la única unidad de Hurricane Mk IID destacada en el Extremo Oriente, el escuadrón tuvo problemas de suministro de municiones, lo que algunas veces limitó su operatividad. Como consecuencia de ello, a mediados de 1944, el escuadrón desempeñó de nuevo gran parte de su cometido en la India, efectuando salidas de fumigación contra la malaria. Esto tuvo lugar mientras el escuadrón procedía a la conversión a los Hurricane Mk IIC y IV, y se entrenaba en ataques con cohetes. El mes de diciembre de 1944 marcó el inicio del período de operaciones más intenso del 20.° Squadron desde 1918. A lo largo del mes de enero sirvió en numerosas misiones de ataque al suelo e interdicción contra convoyes de transporte enemigos, buques y posiciones del Ejército. En febrero desarrolló su propia versión del sistema «cab rank», que consistía en mantener los aviones en el aire y, a requerimiento de las tropas de tierra, atacar cualquier objetivo en concreto. Esto fue particularmente útil durante el cruce del río Irrawaddy, y poco después el escuadrón utilizó sus cohetes para doblegar a la guarnición del fuerte Dufferin. Estas intensas operaciones continuaron hasta el mes de mayo, en que el 20.° regresó del frente y dejó de ser operativo en junio.



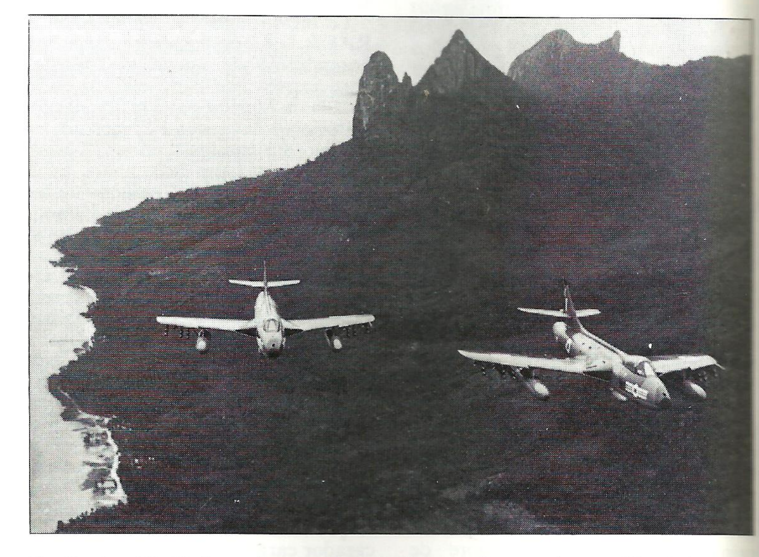
El Hawker Audax se unió al 20.° Squadron en 1935 y sirvió en patrullas sobre la frontera noroccidental de la India hasta un mes o dos antes de la II Guerra Mundial. En la fotografía aparece un Audax en el polígono de tiro, probablemente en Peshawar, alineando sus ametralladoras frontales Vickers (foto Bruce Robertson).

En la siguiente fase, el escuadrón comenzó a reequiparse con Supermarine Spitfire, al principio con el Mk VIII y a finales de año con el Mk XIV. La posterior actividad del escuadrón se vio limitada por la rendición japonesa, por lo que se trasladó a Tailandia para contribuir a mantener la estabilidad y ayudar a que ese país reasumiese su ritmo vital habitual tras la ocupación japonesa. A mediados de 1946 el 20.° volvió a formar parte de la fuerza permanente de caza en la India y se volvió a reequipar, esta vez con Hawker Tempest F.Mk 2. Este fue su cometido hasta el final del dominio británico en la India, a cuyo término el escuadrón fue disuelto en Agra el 1 de agosto de 1947, tras casi 32 años de servicio ininterrumpido.

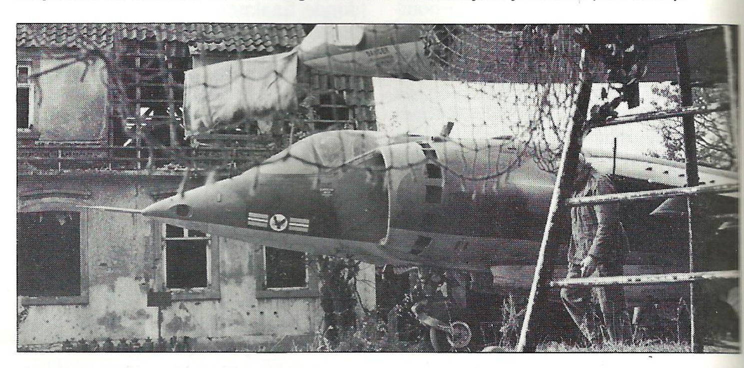
Con el fin de conservar en activo el número de este escuadrón, la unidad de cooperación antiaérea de Llanbedr, el 631.° Squadron, fue redesignado 20.° Squadron el 7 de febrero de 1949. Para efectuar estas misiones voló con dos modelos diferentes de aviones, remolcadores de blancos para proporcionar objetivos a la artillería antiaérea, y cazas para ejercicios de ataques contra tropas y para hacer el papel de intrusos en las pruebas de radar. El escuadrón continuó desempeñando este prosaico cometido hasta el 16 de octubre de 1951, en que fue disuelto una vez más.

Ello fue el preludio de la nueva reconstitución del escuadrón sobre una base operativa, destinado a formar parte de la expansión de la 2.ª TAF en Alemania. El 1 de julio de 1952 se reformó en Jever con el de Havilland Vampire y pronto fue destinado a su nueva base de Oldenburg para incorporarse al ala allí destacada. El 20.° utilizó los Vampire durante dos años, desempeñando principalmente tareas de caza pero también en ataque al suelo hasta que se reequipó con North American Sabre para cometidos de interceptación. Éste fue su papel durante seis años, efectuando numerosas salidas para interceptar aviones no identificados, así como tomar parte en los ejercicios periódicos propios de las continuas patrullas de la 2.ª TAF. Los Hawker Hunter sustituyeron al Sabre en 1955 y el escuadrón se disolvió finalmente en Gütersloh el 30 de diciembre de 1960.

Justo al día siguiente, se creó un nuevo 20.° Squadron con Hunter FGA.Mk9 en Tengah (Singapur). Fue la única unidad de ataque y caza al suelo de la FEAF y como tal estuvo frecuentemente destacada en varios lugares, aunque su base fuera Singapur. El escuadrón desempeñó estos



Dos Hunter FGA.Mk 9, con base en Tengah (Singapur) y armados con 12 cohetes, sobrevuelan las costas de Malasia. El 20.° utilizó los Hunter desde 1955 hasta 1970, primero en Alemania y posteriormente en el Extremo Oriente. Este modelo fue empleado en combate contra los guerrilleros de Malaysia y Borneo (foto MoD).



Un Harrier GR.Mk 1 del 20.° Squadron asoma de su «escondite» en un pueblo en ruinas durante unas maniobras de la OTAN. El 20.° tuvo una carrera corta, pues se disolvió a causa de la baja disponibilidad de aviones motivada por la cantidad de accidentes sufridos inicialmente por este modelo.

cometidos durante un decenio, sirviendo en 1962 en Tailandia para desbaratar la actividad fronteriza de las guerrillas comunistas. Asimismo, en 1969 absorbió una patrulla de Scottish Aviation Piooner y lo que restaba del 209.° Squadron, que fueron utilizados en posteriores tareas de control aéreo en los ataques contra tropas enemigas bajo control del Ejército en la jungla. Sin embargo, el 13 de febrero de 1970 el escuadrón se disolvió en Tengah.

Su siguiente paso fue trasladarse a su vieja base de Alemania, reformándose allí mismo el 1 de diciembre de 1970 como segundo escuadrón del Ala Harrier de Wildenrath. Junto con el 4.° Squadron, se perfeccionó en el empleo de sus aviones y contribuyó, gracias a las prestaciones V/STOL del Harrier, a cambiar la escéptica opinión del alto mando de la RAF y de la OTAN y convertirlos en unos entusiastas de este avión. Durante siete años formó parte de la unidad más importante de la 2.ª TAF en Alemania.



El emblema del escuadrón, en uno de sus Jaguar, recuerda la época que pasó la unidad en la India (foto Robbie Shaw).

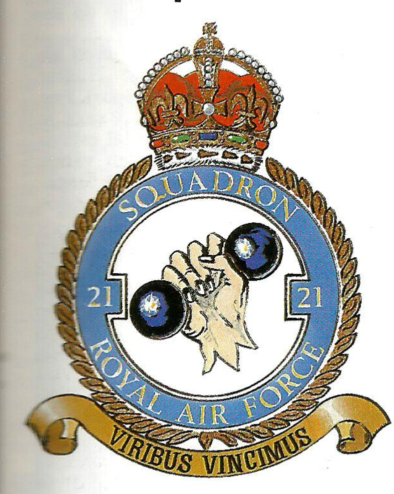
Una decisión política tomada en 1977 provocó la disolución del escuadrón y la división de la unidad, que pasó a incrementar considerablemente los efectivos de los Squadrons n.^{os} 3 y 4 el 26 de febrero de ese mismo año.

Tres días después, se creó otro 20.° Squadron junto a la carretera de Wildenrath, en Brüggen. La nueva unidad se equipó con SEPECAT Jaguar, pasando a ser el quinto escuadrón dotado con ese modelo e integrado en la fuerza de ataque al suelo más importante de la RAF destacada en la República Federal Alemana. El 20.° Squadron ha continuado desempeñando este tipo de comercio desde entonces.



El 20.° Squadron fue el tercero de la RAF Germany equipado con el Tornado y el primero ex Jaguar en realizar la conversión. Sus aparatos llevan la insignia del escuadrón y un código de dos letras (GA). El Tornado es una poderosa contribución a los efectivos de la RAF Germany y un digno sucesor del Jaguar y del Buccaneer.

21.° Squadron



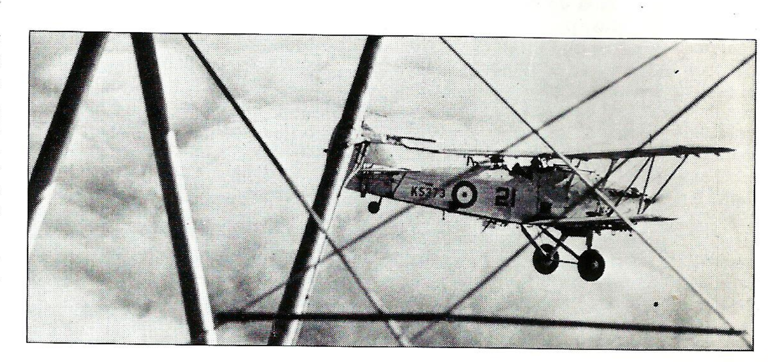
El 23 de julio de 1915 se formó en Netheravon el 21.° Squadron para servir en el frente Occidental. Fue equipado inmediatamente con RAF R.E.7, uno de los modelos diseñados en Farnborough para cometidos de reconocimiento y cooperación con el Ejército. Tras seis meses de conversión, el escuadrón se trasladó a Francia a principios de 1916 y desempeñó misiones de reconocimiento y tareas generales de patrulla. Desde un buen principio, el motor Beardmore de 120 hp del R.E.7 causó problemas, afectando seriamente la efectividad del escuadrón. A pesar de ello, efectuó patrullas de reconocimiento lejano, y en febrero se sumó a las salidas de bombardeo. A medida que fue pasando el tiempo, el escuadrón llevó a cabo cada vez más estas tareas y durante la batalla del Somme operó tanto de día como de noche, dejando caer 30 toneladas de bombas sobre Bapaume durante el ataque del mes de julio.

Sin embargo, el R.E.7 siguió sin ser un avión operativamente satisfactorio, por lo que el escuadrón se reequipó y cambió su cometido en agosto de 1916. Voló entonces con B.E.12, un modelo de Farnborough que era una adaptación monoplaza del B.E.2e destinado a servir como escolta y cobertura de caza a los aviones de bombardeo y reconocimiento. El escuadrón descubrió que en las patrullas ofensivas y en la búsqueda de formaciones de caza enemigas el B.E.12 era demasiado pesado y le faltaba la maniobrabilidad en combate aéreo, y poco tiempo después pasó a efectuar patrullas tácticas en cooperación con el Ejército y otras tareas de apoyo. A pesar de que era un monoplaza, el B.E.12 fue utilizado en bombardeos, y con él la unidad consiguió unos resultados excelentes en la batalla de Messines en 1917, antes de reequiparse de nuevo.

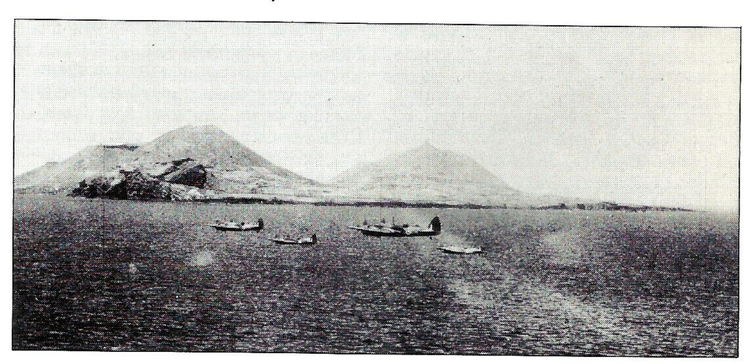
Le fue entregado a continuación el RAF R.E.8 y pasó a ser un escuadrón normalizado de apoyo al Ejército, participando con tanta eficacia en la batalla de Messines que recibió las felicitaciones del general Trenchard; en un solo día consiguió poner 72 baterías alemanas fuera de combate. En el otoño de 1917 fue el pionero de las técnicas de ataque nocturno y consiguió tal éxito que en 1918, durante la larga ofensiva final, se dedicó exclusivamente a efectuar este tipo de operaciones. A pesar de ser un avión relativamente lento, el R.E.8 pilotado por personal experimentado dio buena cuenta de sus posibilidades. Sin embargo, en el bando alemán un tal capitán von Müller desarrolló su propia técnica para derribar a los R.E.8 e instruyó a otros pilotos sobre el tema. Sin embargo, en enero de 1918 se encontró con un R.E.8 del 21.° Squadron que lo derribó inmediatamente, lo que constituye un buen ejemplo del cazador cazado. Al concluir la guerra el 21.° no sobrevivió a la reestructuración de la RAF y, tras ceder sus aviones al 13.° Squadron en St Fowlmer en enero de 1919, regresó a Fowlmere donde finalmente fue disuelto el 1 de octubre de 1919.

El escuadrón reapareció el 3 de diciembre de 1935 cuando un núcleo extraído del 18.° Squadron acabó por generar una unidad del tamaño de un escuadrón y creó el nuevo 21.°. Ello tuvo lugar en Bircham Newton y la unidad fue equipada con el Hawker Hind. Se convirtió entonces en una entidad de bombardeo ligero del Mando de Bombardeo, en franca expansión; efectuó el proceso de conversión lo más rápidamente posible y pronto participó en los ejercicios aéreos anuales en los polígonos de tiro y bombardeo y en todas las demás actividades de los escuadrones de bombardeo de los años treinta. El escuadrón fue dotado con el Hind para efectuar el proceso de conversión, puesto que no se disponía de aparatos más modernos, pero en agosto de 1938 comenzó a recibir el Bristol Blenheim Mk I. El reequipamiento fue lento hasta marzo de 1939, en que se abandonaron los últimos Hind. La llegada de la guerra creó en el 21.° Squadron una especie de anticlímax, ya que estaba ocupado en la conversión a los Blenheim Mk IV de morro largo. A parte de ocasionales patrullas de reconocimiento, el escuadrón no entró realmente en combate hasta mayo de 1940, en que se produjo el avance alemán. Posteriormente comenzó a efectuar ataques diurnos desde su base en Norfolk contra el avance de las columnas del Ejército alemán en los Países Bajos y Francia. Posteriormente se trasladó a Escocia, desde donde llevó a cabo largas salidas sobre el mar del Norte con la misión de atacar a los buques alemanes que se encontraran al largo de las costas danesas y noruegas. Desempeñó este cometido hasta finales del otoño, en que regresó a Norfolk y se unió a las acciones diurnas del 2.° Group sobre puertos del continente y a las patrullas a lo largo de las costas holandesas, belgas y francesas.

Durante casi un año las tareas rutinarias del 21.° Squadron fueron los ataques a baja cota contra buques enemigos. En ocasiones también



Un Hawker Hind del 21.° Squadron fotografiado en agosto de 1937 durante los ejercicios anuales de defensa aérea. El 21.° Squadron recibió sus Hind en 1935 al ser reconstituido en Bircham Newton y más tarde fue destinado a Abbotsinch y Lympne (foto Bruce Robertson).



El 21.° Squadron utilizó sus Bristol Blenheim en ataques antibuque en el canal de la Mancha antes de trasladarse a Malta en enero de 1942. Aquí aparecen cuatro Blenheim volando junto a la isla de Linosa, en el mar Egeo. Con base en Luqa, el escuadrón atacó varios objetivos terrestres y navales en el norte de África (foto Imperial War Museum).

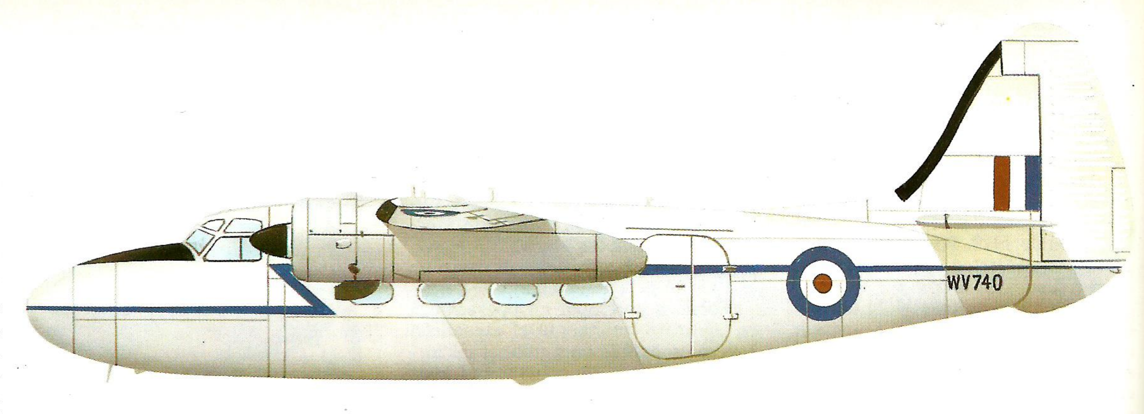
21.° Squadron (sigue)

atacó objetivos situados en tierra, para lo cual sus aviones volaban a cota mínima para sustraerse de los sistemas de detección y de la aviación enemiga, aún a pesar de ir escoltados por el Mando de Caza. Obtuvo una gran experiencia en ataques antibuque y debido a ello el escuadrón fue destinado a Malta, donde llegó al día siguiente de la Navidad de 1941, procediendo desde entonces al ataque de cualquier buque que efectuara la travesía de Italia al norte de África, así como incursiones sobre algunos puertos utilizados por la navegación enemiga. Esta fase de su carrera operativa duró tres meses antes de que fuera disuelto en Luqa el 14 de marzo de 1942.

El nuevo 21.° Squadron fue reformado en Bodney el mismo día, también con Blenheim Mk IV, pero al cabo de dos meses este modelo fue sustituido por el Lockheed Ventura. El 21.° fue el primero en recibir este aparato, por lo que invirtió un tiempo considerable en efectuar el proceso de conversión y conseguir su plena operatividad. La primera misión del escuadrón con los Ventura tuvo lugar el 6 de diciembre y consistió en una acción diurna contra las instalaciones de la Philips de Eindhoven, vital factoría de equipos de radio. Así comenzaron una serie de operaciones con este aparato, pero el escuadrón nunca llegó a actuar al límite de sus posibilidades con los Ventura, que resultaban inadecuados para el tipo y ritmo de operaciones que efectuaba el 2.° Group.

Así pues, en setiembre de 1943 el Ventura fue sustituido por el de Havilland Mosquito FB.Mk VI. Al año siguiente, el escuadrón sirvió en misiones nocturnas, que llegaron a ser sus operaciones más comunes, efectuando ataques contra objetivos tácticos en el continente. También participó en acciones diurnas de precisión, concretamente contra los cuarteles de la Gestapo en Dinamarca.

El 21.° fue parte de la 2.ª TAF y como tal participó activamente en bombardeos en preparación para el «segundo frente». Cuando se produjo la invasión, el escuadrón participó en el intenso bombardeo de objetivos en Francia. La mayoría de sus acciones fueron de nuevo nocturnas, como las salidas de incursión contra aeródromos alemanes. El escuadrón se trasladó para ello al continente en 1944 y cuando hubo terminado la guerra permaneció en Alemania como miembro de las BAFO. Mientras tanto, efectuó servicios de correo entre Nüremberg y Blackbushe mientras duró el juicio de Nüremberg, antes de disolverse finalmente el 7 de noviembre de 1947.



El último período vital del 21.° Squadron comenzó al ser así redesignado el Western Communications Squadron en 1969, en Andover. Entre los aparatos utilizados por el 21.° en las tareas de enlace se encontraba este Hunting Pembroke.



El 21.° Squadron recibió el Lockheed Ventura a mediados de 1942, aparato que empleó en varias operaciones diurnas y con el que efectuó la atrevida incursión contra las instalaciones de Philips en Eindhoven. Pero este avión no estaba realmente preparado para este tipo de operaciones, por lo que pronto fue reemplazado por el Mosquito.



Uno de los Mosquito FB.Mk 6 del 21.° Squadron pilotado por el teniente de ala G. Rice en 1946. En esta época, el escuadrón efectuaba frecuentes servicios de enlace entre Blackbushe y Nüremberg relacionados con los procesos por los crímenes de guerra. El escuadrón se disolvió en Gütersloh en noviembre de 1947.

El 21 de setiembre de 1953, el 21.° Squadron fue reformado como parte del Mando de Bombardeo y reequipado con el English Electric Canberra B.Mk 2 en Scampton. Aunque todos los escuadrones de Canberra resultaron muy viajeros, quizás el 21.° fue el que estuvo en ultramar en más ocasiones que cualquier otro, yendo a Chipre, Sudán, Kenia, Adén y el golfo de Arabia a principios de 1955, trasladándose posteriormente a la base de Waddington antes de regresar a Chipre aquel mismo año. Volvió en 1956, y no en misión de buena voluntad precisamente, sino como parte de la fuerza participante en las operaciones de Suez a finales de aquel año. Tras aquella campaña, el escuadrón fue víctima de la reducción del Mando de Bombardeo en 1957, disolviéndose en Waddington el 30 de junio.

El 1 de octubre de 1958, el 542.° Squadron fue redesignado 21.° Squadron en Upwood. La nueva unidad se reequipó con Canberra B.Mk 6, que utilizó en un destacamento en Laverton (Australia) relacionado con las pruebas de bombas nucleares que allí se efectuaron, pero una vez concluidas el escuadrón fue disuelto de nuevo en Upwood el 1 de enero de 1958.

El 1 de mayo de aquel año, el 21.° Squadron se reconstituyó para desempeñar un cometido bien distinto. Pasó a ser una organización de transporte ligero e inició su conversión con cuatro Scottish Aviation Twin Pioneer en Benson. La adaptación a esos aviones STOL fue algo larga, pero una vez concluida el escuadrón se trasladó a Kenia, donde sirvió en cometidos de comunicaciones y apoyo al Ejército desde pistas sin preparar. Desempeñó este cometido durante seis años y fue finalmente disuelto el 1 de julio de 1965, reformándose el mismo día mediante la redenominación del 78.° Squadron de Adén. Ésta era también una unidad equipada con el Twin Pioneer y tuvo asignada la misión de policía de la frontera del Yemen. El escuadrón siguió en esta tarea hasta la retirada de Adén en setiembre de 1967, en que volvió a ser disuelto. Durante sus existencia había dispuesto también de aviones Hawker Siddeley Andover y Douglas Dakota.

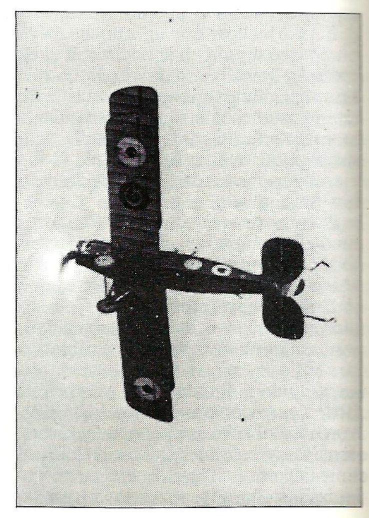
El 3 de febrero de 1969 dio comienzo el período final (hasta el momento) de la existencia del escuadrón, al ser redenominado en Andover el Western Communications Squadron. Voló con los de Havilland Devon y Hunting Pembroke en misiones de transporte cercano y servicios de taxi para el personal de alta graduación de la RAF en los condados occidentales de Gran Bretaña. La unidad de comunicaciones de Andover había estado vinculada tradicionalmente al Mando de Mantenimiento, cuyo cuartel general se encontraba cerca, y de este modo el escuadrón pasó a formar parte de su ala y pasó a desempeñar cometidos relacionados con las comunicaciones. Hacia finales de su período en esta actividad empleó también un Westland Whirlwind HAR.Mk 10. Durante los años setenta se produjo una serie de recortes en los presupuestos de defensa y las unidades también se vieron afectadas por uno de ellos, el del 31 de marzo de 1976, que llevó a la disolución del 21.° Squadron.

22.° Squadron



El 1 de setiembre de 1915 se formó en Gosport el 22.° Squadron a partir de un núcleo extraído del 13.° Squadron. Estuvo equipado principalmente con RAF B.E.2c y también dispuso de la mezcla habitual de aparatos propia de los escuadrones que efectuaban la conversión operacional. Estos aviones fueron sustituidos en 1916 por RAF F.E.2b, que el escuadrón se llevó a Francia el 1 de abril de aquel año.

El 22.° fue destinado a Francia como escuadrón con misiones de tipo general, es decir, tareas de reconocimiento, bombardeo y fotografía con el objetivo de localizar y destruir la infraestructura alemana detrás de las líneas enemigas. Por ello, sus aviones se convirtieron en objetivos predilectos de los cazas alemanes, pero a pesar de la configuración de hélice propulsora de sus F.E. se libró con éxito numerosos combates aéreos, desarrollando un espíritu realmente agresivo. Este destino duró más de un año y el escuadrón se labró la fama de ser una unidad dura. Cuando llegó el momento de ser reequipado, el escuadrón fue dotado con Bristol Fighter y su cometido pasó a ser el de una unidad de caza, relegando las tareas de reconocimiento a un segundo plano. Participó en todo momento en el ataque al enemigo y consiguió numerosas victorias. En un mes (mayo de 1918) derribó a 84 aviones enemigos y un



El 22.° Squadron se formó a partir de un núcleo del 13.° Squadron para desempeñar cometidos de cooperación con el Ejército, pero llegó a ganarse tal reputación en combates aire-aire que fue reequipado con Bristol Fighter para servir como escuadrón de caza. Operó con sus «Brisfit», como parte del Ejército de Ocupación, hasta que fue disuelto en 1919.

globo, y en los restantes meses estuvo también a punto de igualar este palmarés. El escuadrón desempeñó este cometido hasta el cese de las hostilidades en noviembre de 1918, en que fue destinado a Alemania para formar parte del Ejército de Ocupación hasta el verano de 1919. Posteriormente regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Ford a finales de año.

Volvió a constituirse el 24 de julio de 1923, junto con el 15.° Squadron, en el Aeroplane & Armament Experimental Establishment. El cometido concreto del 22.° fue evaluar e informar sobre cada uno de los nuevos aparatos civiles o militares producidos por la industria aeronáutica británica, así como de los modelos extranjeros que iban a ser utilizados por la RAF. La Patrulla A se encargó de los cazas y de los aparatos civiles ligeros, la Patrulla B de los bombarderos y de los aparatos civiles pesados, mientras que la Patrulla C hizo lo propio con todos los aparatos restantes, entre los que figuraron la mayoría del Arma Aérea de la Flota. Su cometido en caso de hostilidades era el bombardeo ligero, equipado con los de Havilland D.H.9A, pero de hecho el escuadrón desempeñó única y exclusivamente tareas de evaluación durante todo el tiempo que permaneció en Martlesham Heath: todos los aparatos adquiridos por la RAF o que estuvieron al servicio de una compañía aérea o de un aeroclub durante los años veinte y principios de los treinta pasaron por las manos del 22.° Squadron.

Este cometido finalizó el 1 de mayo de 1934, en que la unidad fue apartada de la organización experimental de Martlesham Heath. El 22.° Squadron se reformó en Donibristle como escuadrón de torpedeo. Recibió biplanos Vickers Vildebeest y comenzó la conversión a su nuevo cometido. El escuadrón fue asignado a la Home Fleet, y tras unos meses de conversión pasó a participar en los ejercicios de la flota. En octubre de 1935 la crisis de Abisinia obligó al escuadrón a trasladarse a ultramar, a Malta, donde tuvo la oportunidad de conocer de cerca a la poderosa flota italiana. Pero la guerra no estalló, y por tanto el 22.° regresó a Gran Bretaña en setiembre de 1936. En diciembre de 1936 se constituyó un nuevo 42.° Squadron a partir de la Patrulla B del 22.° . Ello no supuso grandes cambios al principio, ya que ambos escuadrones compartieron los mismos aviones y recibieron una pequeña dotación de Vildebeest. Poco a poco el escuadrón se fue trasladando a Thorney Island, en el canal de la Mancha, y finalmente ambas unidades estuvieron completamente equipadas con sus propios aparatos.

El Vildebeest era un anticuado biplano que seguía en servicio con el escuadrón cuando estalló la II Guerra Mundial. Este aparato fue utilizado inmediatamente en patrullas antisubmarinas en el Canal, durante las que sus tripulaciones se aferraban a la ferviente esperanza de que no apareciera ningún aparato enemigo.

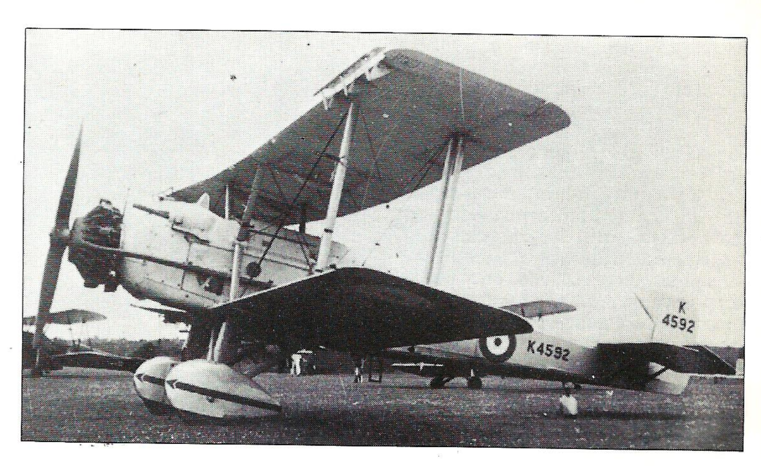
Posteriormente el 22.° Squadron tuvo el privilegio de efectuar el proceso de conversión del Bristol Beaufort al servicio operativo. El primer aparato llegó en noviembre de 1939, en que dio comienzo un intenso trabajo que estuvo agravado por los problemas que presentaron los motores del nuevo avión. Finalmente, en abril de 1940 desaparecieron todos los Vildebeest y el 22.° volvió a ser operativo, comenzando con las salidas de colocación de minas. Cuando la guerra comenzó realmente en serio, el escuadrón pasó a efectuar bombardeos sobre objetivos navales y patrullas a lo largo de las islas y los depósitos de petróleo de la costa holandesa. Más problemas con los aviones provocaron la suspensión de las operaciones y durante ese período el escuadrón efectuó pruebas con los Martin Maryland, pero los resultados demostraron que el aparato no era adecuado.

Volvió a participar en operaciones en agosto y finalmente el escuadrón estuvo preparado para utilizar sus torpedos, atacando un convoy en Calais en setiembre de 1940. Con el fin de cubrir un área más extensa, el escuadrón envió una serie de destacamentos, siendo el de St Eval en Cornalles el más regular, desde donde el escuadrón efectuó numerosos ataques contra el *Scharnhorst* y *Gneisenau* en Brest. Durante una de estas incursiones, el 6 de abril de 1941, el oficial de patrulla Kenneth Campbell y su tripulación llevaron a cabo una osada y valerosa penetración en las formidables defensas, alcanzando al *Gneisenau* con un torpedo justo antes de ser derribados. El *Gneisenau* estuvo fuera de servicio durante nueve meses y Campbell recibió la Cruz Victoria a título póstumo. Pero el escuadrón no sólo fue destinado a Cornualles, sino que también se enviaron destacamentos a toda Gran Bretaña e incluso a Islandia, con la misión de localizar y atacar buques enemigos. A lo largo de 1941 efectuó constantes ataques, y cuando concluyó aquel año el escuadrón había hundido más de 100 000 toneladas de buques enemigos.

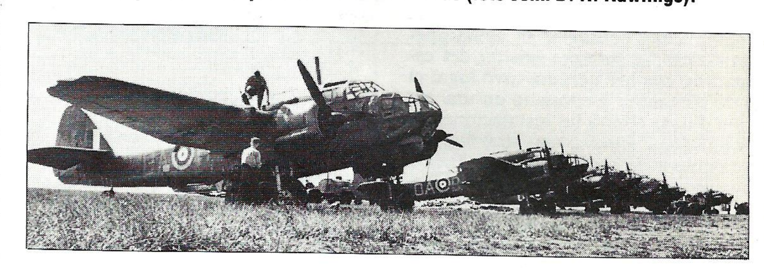
Posteriormente, el 22.° fue retirado provisionalmente y dividido. Muchos de sus aviones se unieron al 86.° Squadron y el personal de tierra fue trasladado a Ceilán, desde donde iba a operar de nuevo el 22.° . El escuadrón estuvo listo para cooperar con la flota alrededor del mes de mayo de 1942, equipado con los Beaufort Mk I. Sin embargo, en aquella época no había presencia japonesa en el océano Índico, por lo que el escuadrón pasó a efectuar monótonas y rutinarias patrullas antibuque, escoltas de convoyes y salidas de salvamento marítimo. Este cometido se prolongó durante dos años, en los que no llegó a entrar en acción. En mayo de 1944 el Beaufort cedió su puesto al Bristol Beaufighter y el escuadrón fue trasladado de Ceilán para intervenir en la campaña de Birmania. Efectuó ataques contra los buques de cabotaje japoneses, así como contra el tráfico fluvial, principalmente en el Irrawaddy, al principio utilizando torpedos pero posteriormente cohetes, que eran mucho más efectivos. Fue entonces cuando comenzaron a verse los resultados, hundiendo más buques y efectuando salidas en todo tiempo. El escuadrón también creó sus propias «Rhubarbs», salidas individuales a la búsqueda de objetivos de fortuna.

El tiempo fue creciendo y a comienzos de 1945 el 22.° entró plenamente en acción efectuando numerosas salidas en todo tiempo y recogiendo la cosecha de sus esfuerzos. El clímax llegó en mayo con la reconquista de Rangún, después de lo cual dejaron de existir buques japoneses que mereciese la pena hostigar. Una vez concluida la guerra, en setiembre, el escuadrón se disolvió en Gannavarum el 30 de setiembre de 1945.

El 1 de mayo de 1946, el 89.° Squadron fue convertido en Seletar (Singapur) en el nuevo 22.° Squadron, pero su existencia (dotado con de Havilland Mosquito) fue sólo de tres meses, y se disolvió de nuevo el 15 de agosto de aquel año. Reapareció nueve años después, y pasó a ser entonces el pionero de un nuevo y literalmente revolucionario cometido de la RAF. Dos años antes, el 275.° Squadron había recibido algunos helicópteros Bristol Sycamore, con los que desarrolló una serie de técnicas de búsqueda y salvamento. En estos momentos su disponía para la misma tarea de un helicóptero más grande y más apto, por lo que el 22.° se reformó en Thorney Island el 15 de febrero de 1955 con el fin de poder utilizar el nuevo aparato, el Westland Whirlwind HAR.Mk 2. Evidentemente, la Westland no sabía exactamente el papel que la RAF iba a encomendar a



Un Vickers Vildebeest Mk II del 22.° Squadron en la base de Donibristle. El escuadrón fue destinado a Malta en 1935 a raíz de la crisis de Abisinia, pero regresó en 1936. Cuando estalló la II Guerra Mundial continuó equipado con el viejo Vildebeest, que utilizó en patrullas antisubmarinas (foto John D. R. Rawlings).



El 22.° Squadron fue el primero que recibió el Bristol Beaufort, que empleó contra objetivos costeros así como contra buques. A principios de 1941, el escuadrón llevó a cabooo numerosos ataques contra el *Sharnhorst* y el *Gneisenau*. En la foto, una alineación de Beaufort antes de despegar para cumplir una de tales misiones.



Un Westland Wessex HAR.Mk 2 del 22.° Squadron. Esta unidad comenzó a operar con el Wessex en 1976 y quedó completamente equipado con este modelo cuando el Whirlwind fue retirado en noviembre de 1981. El Wessex dispone de mejores prestaciones, la seguridad de su planta motriz bimotora y una mayor capacidad.



La insignia circular del escuadrón presenta el signo «pi», utilizado ya durante la I Guerra Mundial, y una cruz de Malta blanca sobre campo rojo bordeado también de blanco (foto Robbie Shaw).



El 22.° Squadron fue la primera unidad receptora del Whirlwind HAR.Mk 2 de salvamento, en Thorney Island a principios de 1955.

los Whirlwind, por lo que los dos primeros que recibió el 22.° Squadron tenían distintivos diferentes, uno pintado con el color gris propio del Mando Costero y el otro con los colores plateado y blanco del Mando de Transporte. Muy pronto todos los aparatos fueron pintados con el característico color amarillo tan conocido por los cientos de personas salvadas por esos helicópteros. El escuadrón envió destacamentos desde Thorney Island a Marthesham Heath, Felixstowe y Valley, y comenzó a elaborar sus técnicas para el salvamento de tripulantes naufragados. De hecho, la mayoría de las víctimas que rescató fueron marineros, tripulantes de yates de recreo, bañistas y montañeros. Muy pronto los miembros del escuadrón fueron tratados como héroes. Dieciocho meses después de su formación el escuadrón fue condecorado con su primera medalla George. En más de una ocasión una tripulación se vio obligada a sobrecargar su Whirlwind para poder evacuar a la tripulación completa de un buque naufragado, e incluso se llevaron a cabo numerosos vuelos de socorro en condiciones climatológicas por debajo de los límites.

Los destacamentos fueron trasladados continuamente para poder hacer frente a las necesidades más urgentes y para cooperar con otros escuadrones de salvamento (de la RAF y la RN) que se formaron en el transcurso de los años. En 1962 las posibilidades del escuadrón se vieron incrementadas con la llegada del primer Whirlwind HAR.Mk 10 con motor de turbina, que proporcionó a los pilotos un mayor margen de seguridad en sus tareas de salvamento.

Aunque sirvieron mayoritariamente en Gran Bretaña, hubo dos Whirlwind del escuadrón que efectuaron tareas de salvamento en la isla de Pascua durante las pruebas nucleares efectuadas allí. El 22.° Squadron fue el primero y el último en operar con el Whirlwind, cuando la patrulla de Chivenor hubo de renunciar a sus dos últimos Whirlwind el 30 de noviembre de 1981 tras 26 años de meritorio servicio. El escuadrón ya había iniciado por entonces el proceso de conversión al modelo sucesor, el Westland Wessex HAR.Mk 2, destinado a cometidos similares desde 1976. El Wessex ha demostrado tener mejores prestaciones y mayor capacidad. Cabe destacar especialmente el hecho de que se trata de un aparato bimotor y que es capaz de mantener la altura de vuelo con un solo motor, un factor que proporciona mayor seguridad en condiciones peligrosas. El escuadrón ha continuado en sus tareas de salvamento con el Wessex desde entonces.

23.° Squadron



El 23.° Squadron se formó a partir de un núcleo del 14.° Squadron en Gosport el 1 de setiembre de 1915 y voló con varios aparatos no operativos durante el primer y segundo mes, en que efectuó la conversión. El escuadrón estuvo destinado desde el principio a ser una unidad de caza equipada con RAF B.E.2c y Martinsyde, pero también envió un destacamento a Sutton's Farm, donde inició las tareas de interceptación nocturna contra el ataque de los *Zeppelines* (un anticipo del que iba a ser su cometido en la II Guerra Mundial).

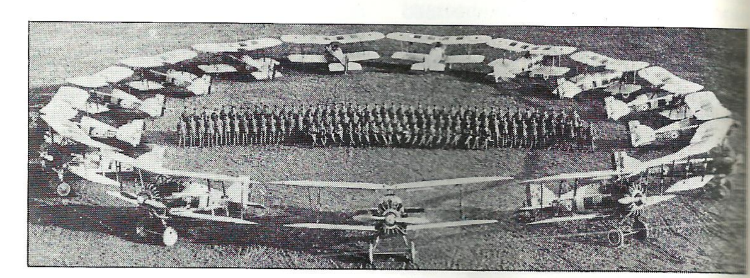
En marzo de 1916, cuando el escuadrón fue destinado a Francia, estaba ya equipado con el RAF F.E.2b. En un principio fue utilizado en tareas de reconocimiento, pero la unidad encontró que en la mayoría de estas salidas sus aparatos eran interceptados por los cazas alemanes, por lo que hubo de escoltar a sus propias patrullas, iniciando además salidas ofensivas cuando se le encomendó específicamente entablar combate con los cazas enemigos y derribarlos. Además de enfrentarse a los cazas alemanes, el escuadrón atacaba sus aeródromos con bombas y fuego de ametralladora, aunque cuando llegó 1916 el F.E.2b estaba ya en franca desventaja frente a los nuevos aviones alemanes.

A finales de año, el escuadrón comenzó a efectuar patrullas nocturnas pero en febrero de 1917 fue reequipado con el caza francés SPAD S.7, que le proporcionó una mayor ventaja frente a los aviones alemanes. Su acción durante la ofensiva alemana de marzo de 1918 fue especialmente meritoria.

Poco tiempo después, el escuadrón se reequipó con el Sopwith Dolphin, un aparato especialmente apto para las tareas de ataque a baja cota. De este modo, el 23.° se dedicó exclusivamente a este cometido hasta el final de la guerra, aunque también participó en patrullas ofensivas aumentando así su palmarés de aviones enemigos derribados. Una vez concluida la guerra, permaneció en el continente hasta marzo de 1919, en que regresó a Gran Bretaña reducido al cuadro de mando y fue disuelto en Waddington el 31 de diciembre de 1919.

Cuando Trenchard empezó a aumentar paulatinamente sus efectivos de escuadrones de cazas llegó el momento de la reforma del 23.°. Su reequipamiento tuvo lugar en Henlow el 1 de julio de 1925, y como medida transitoria le fueron entregados los Sopwith Snipe, pero el escuadrón también efectuó el proceso de conversión al nuevo Gloster Gamecock. Este aparato apareció en abril de 1926, pero problemas de vibraciones aerolásticas en las alas y la cola limitaron su uso hasta que todo ello pudo ser resuelto. Se convirtió entonces en uno de los cazas más maniobrables, y con él el escuadrón participó activamente en las exhibiciones de Hendon. El 23.° se trasladó a Kenley en 1927 para formar parte de las fuerzas de defensa metropolitana, utilizando sus Gamecock con buenos resultados hasta que fueron sustituidos por el Bristol Bulldog en 1931.

El escuadrón pasó entonces a efectuar pruebas con dos patrullas de Bulldog y una de biplazas Hawker Hart Fighter. La unidad desarrolló una serie de tácticas para ambos tipos de cazas, los Hart Fighter fueron redenominados Demon y en abril de 1933 el escuadrón quedó totalmente equipado con este aparato, convirtiéndose en el primer escuadrón de cazas biplazas desde los días del Bristol Fighter. Fue destinado, junto con sus aviones, a Malta en 1935 a causa de la crisis de Abisinia y posteriormente sus aparatos fueron distribuidos entre otros escuadrones. El 23.° regresó a casa y lentamente inició su total reequipamiento.



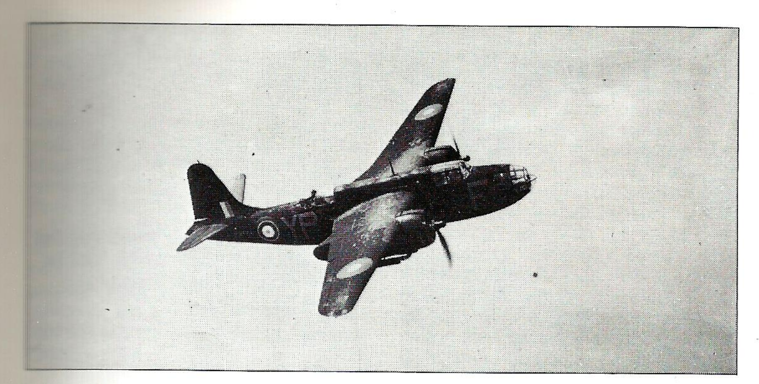
Los Gloster Gamecock del 23.° Squadron, mandado en aquel entonces por Raymond Collishaw, el famoso as de caza de la I Guerra Mundial. Esta fotografía, tomada en 1926, muestra la insignia roja y azul del escuadrón sobre las alas y el fuselaje de sus aparatos. En abril de 1926 el 23.° Squadron recibía los Gamecock.



Una alineación del 23.° Squadron en Kenley, incluidos tres cazas biplazas Hart que más tarde fueron redenominados Demon. El escuadrón empleó una patrulla de estos biplazas junto con sus monoplazas Bulldog como evaluación operativa del concepto de caza biplaza (foto Bruce Robertson).

Sin embargo, a finales de 1938 el escuadrón comenzó a recibir un avión más moderno, el Bristol Blenheim dotado con un contenedor de cuatro ametralladoras bajo el fuselaje para patrullas lejanas y caza nocturno. Cuando llegó la guerra en 1939 el escuadrón comenzó a efectuar patrullas sobre los convoyes de cabotaje, pero poco a poco se fue especializando cada vez más en salidas nocturnas, la mayoría de ellas con el fin de calibrar las nuevas estaciones de radar instaladas en todo el país. Cuando los bombarderos alemanes comenzaron a atacar Gran Bretaña en el verano de 1940, el 23.° fue transferido a misiones de defensa nocturna y obtuvo su primer éxito en la noche del 18 de julio de 1940, derribando tres bombarderos contra un único Blenheim. De ninguna manera se podía considerar al Blenheim un aparato adecuado para la caza nocturna, pero el escuadrón siguió adelante con este aparato durante la totalidad del *Blitz* nocturno de 1940-41. En marzo de 1941 los Blenheim fueron sustituidos por Douglas Boston, equipados como cazas nocturnos y denominados Havoc.

El escuadrón entró de nuevo en acción mediante la ejecución de incursiones nocturnas sobre los aeródro-



Un Douglas Havoc Mk I del 23.° Squadron. Esta unidad recibió varios Havoc mientras estaba basado en Ford; estos aparatos conservaban el morro transparente del Boston. Esta subvariante fue denominada Moonfighter durante algún tiempo y sirvió en salidas de intrusión nocturna sobre Francia (foto Imperial War Museum).



Dos Gloster Javelin FAW.Mk 9 del 23.° Squadron. La unidad recibió los Javelin en 1957 para sustituir a los Venom NF.Mk 3 y utilizó los FAW.Mk 4, FAW.Mk 7 y FAW.Mk 9 hasta 1964. El Javelin FAW.Mk 7 fue el primero equipado con el misil de Havilland Firestreak como armamento básico.

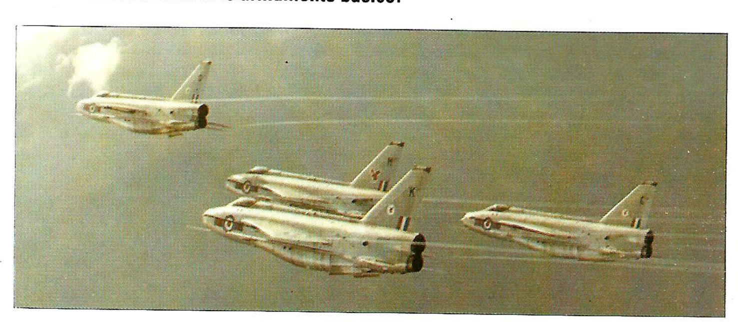
mos enemigos en Francia, derribando a los bombarderos alemanes cuando despegaban o aterrizaban. El Havoc permitió al escuadrón, gracias a su gran autonomía, efectuar estas incursiones a gran escala, y durante todo un año el 23.° cumplió con un servicio valiosísimo en este tipo de misiones, estableció una plusmarca de éxitos e incorporó bombas a sus ataques de ametrallamiento gracias a la recepción del Boston Mk III. En el verano de 1942 esta tarea se vio reforzada con la llegada del de Havilland Mosquito NF.Mk II, un modelo ideal para las misiones de incursión y que permitió al 23.° realizar incursiones cada vez más lejanas.

A finales de año, el escuadrón se trasladó a Malta para ejercitar sus habilidades contra los aeródromos italianos y sicilianos. Cuando se produjo la invasión de Sicilia y posteriormente la de Italia, el escuadrón continuó efectuando operaciones de incursión, alternándose con salidas contra el tráfico rodado al ser asignado al apoyo directo de las operaciones. Desempeñó este cometido hasta 1944, efectuando tanto vuelos nocturnos como diurnos. A medida que fue transcurriendo el año, la actividad fue disminuyendo hasta obligar al escuadrón a regresar a Gran Bretaña en mayo para desempeñar el mismo cometido pero de una forma diferente.

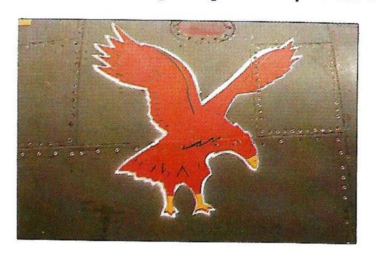
El 23.° Squadron pasó a formar parte del Mando de Bombardeos asignado al 100.° Group, que era el Group de Apoyo. Su nueva tarea consistió en acciones nocturnas sobre Alemania acompañando a los grupos de bombarderos, utilizando su radar para localizar y derribar a los cazas nocturnas del enemigo, una tarea nueva e intrigante, así como peligrosa. También tuvo la oportunidad de efectuar salidas de interdicción durante casi un año. Por entonces finalizó la guerra en Europa y el 100.° Group fue disuelto. Sin embargo, el 23.° Squadron no siguió la misma suerte, sino que regresó al Mando de Caza y recibió una nueva versión del Mosquito, pasando a formar parte de la fuerza de caza nocturna de posguerra. Pero apenas se hubo producido esto, el escuadrón fue disuelto el 25 de setiembre de 1945. Tras permanecer un año fuera de servicio, fue reformado en Wittering precisamente para el mismo cometido y con el mismo modelo de Mosquito. Continuó siendo el principal escuadrón de la fuerza de caza nocturna del 12.ª Group hasta finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta, siendo Coltishall su base permanente. En 1951 recibió el reactor de Havilland Vampire NF.Mk 10, convirtiéndose en uno de los pocos escuadrones de caza nocturna equipados con el de Havilland Venom. Finalmente recibió el Gloster Javelin, el no va más de «fuerza bruta» en cazas nocturnos, sirviendo con el escuadrón en varias versiones desde marzo de 1957 hasta setiembre de 1964.

Cuando la RAF comenzó a desarrollar el sistema de transferencia de carburante en vuelo como práctica operativa normalizado, el principal objetivo fue considerar la posibilidad de utilizar este sistema para reforzar las bases de ultramar con cazas, y el 23.° fue el pionero en emplear el repostado en vuelo con el Javelin a nivel de escuadrón, enviando numerosos destacamentos acompañados por los Vickers Valiant a ultramar; en enero de 1963 fue el primer escuadrón de caza basado en Gran Bretaña que se desplegaba en Singapur con este sistema.

Cuando finalizó su período con los Javelin el 23.° abandonó Coltishall y pasó a formar parte de la fuerza de caza de Leuchars, en Escocia, desde donde voló con los English Electric Lightning, eliminando también al ya habitual segundo tripulante. Frecuentemente hubo de despegar de Leuchars hacia el norte para interceptar a los bombarderos soviéticos que probaban las defensas británicas del círculo polar ártico. Estuvo equipado con el Lightning durante once años, desempeñando siempre las tareas de defensa de Gran Bretaña y siendo disuelto el 21 de octubre de 1975 en Leuchars. En ese mismo mes, el escuadrón fue reformado en Coningsby para la misma tarea pero con McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2, reapareciendo así de nuevo los tripulantes del asiento trasero. Desde entonces, el escuadrón operó con los Phantom en la defensa de Gran Bretaña, trasladándose a Wattisham en 1976. Estos servicios continuaron hasta el 30 de marzo de 1983. En esa fecha, la unidad fue disuelta en Wattisham y el 29.° Squadron fue redesignado 23.° Squadron y destinado a Puerto Argentino, en las islas Malvinas, donde ha ido aumentando sus efectivos lentamente.

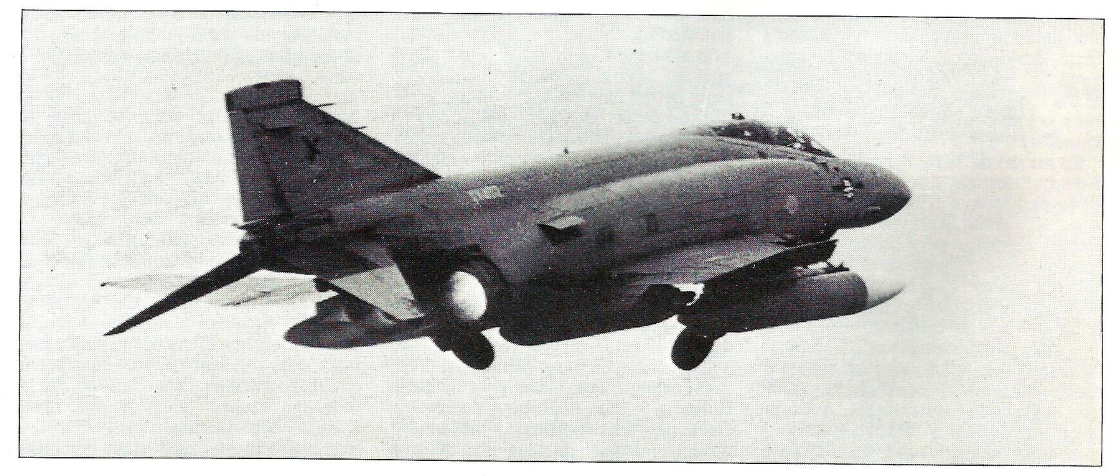


Un cuarteto de English Electric Lighting F.Mk 6 del 23.° Squadron, estacionado en aquel entonces en RAF Leuchars, Escocia. Tres de estos aparatos levan el antiguo emblema del águila, como el que emplearon ya los FAW.Mk 7. El 23.° Squadron abandonó sus Lightning en 1975 para ser reequipado con el Phantom FGR.Mk 2.





Arriba, a la izquierda: el emblema del águila estarcido en un Phantom. Arriba, a la derecha: la cimera de las islas Malvinas y los colores del 23.° Squadron que llevan los Phantom estacionados en Puerto Argentino (fotos Robbie Shaw).



Un Phantom FGR.Mk 2 del 23.° Squadron, armados con contenedores de cohetes y misiles Sidewinder, despega de Puerto Argentino. Este aparato lleva el emblema con la cimera de las islas Malvinas en el morro y el águila del 23.° Squadron en la deriva. El destacamento de Phantom en las islas Malvinas estuvo formado en un principio por el 29.° Squadron.

24.° Squadron



El 24.° Squadron fue el primer escuadrón de cazas monoplazas del RFC. Se creó en Hounslow el 1 de setiembre de 1915, tomando su mando uno de los primeros pilotos merecedores de la Cruz Victoria, el mayor L. G. Hawker. Como siempre, inició su existencia con aparatos de entrenamiento, pero pronto recibió una dotación completa de aviones de hélice propulsora Vicker Gunbus. Posteriormente el número de sus aparatos se vio aumentado por los Airco D.H.2, con los que se trasladó a Francia en febrero de 1916.

Su base operativa fue Bertangles y el escuadrón llegó en el momento oportuno, ya que el Fokker E alemán estaba causando estragos en las filas de los perezosos B.E. británicos. El 24.° pasó a ser operativo en abril, registrando su primera victoria el día 2 de ese mes. El as alemán Oswald Boelcke fue derribado y murió en un combate contra el 24.° Squadron, mientras que en noviembre Hawker se enfrentó con von Richthofen, siendo derribado por éste.

En la primavera de 1917, el D.H.2 se vio superado por los nuevos modelos de cazas alemanes, por lo que fue sustituido por el Airco D.H.5 entre abril y mayo. A pesar de decepcionar en cierta medida como avión de caza, el D.H.5 era muy adecuado para el ataque al suelo, cometido en el que el 24.° Squadron lo utilizó durante los ocho meses que voló con este aparato. Justo después de su reequipamiento estalló la batalla de Messines y el escuadrón se trasladó desde Flez desempeñando un buen cometido a baja cota sobre el campo de batalla. Cuando dio comienzo la batalla de Cambrai, en noviembre, el escuadrón llevó a cabo numerosas salidas de ataque al suelo, con gran éxito. Sin embargo, el D.H.5 quedó desfasado a finales de año, siendo sustituido por el RAF S.E.5a, con el que el escuadrón volvió a «despegar». Inicialmente, este aparato también fue utilizado a baja cota, durante la ofensiva alemana de marzo de 1918 en la que a numerosos escuadrones del RFC se les encomendó la misión de repeler el avance del ejército enemigo, pero una vez ello se hubo conseguido el 24.° Squadron volvió a remontar el vuelo y soportó la ofensiva aérea durante el resto de la guerra, entablando batalla con las escuadrillas alemanas con gran éxito.

Todo esto concluyó repentinamente el 11 de noviembre de 1918 y el escuadrón, después de haber pasado en el continente tres años, regresó a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto ese mismo mes.

Casi un año después, el 1 de febrero de 1920, el escuadrón fue reconstituido en Kenley con una misión única. Su cometido era el de proporcionar un medio de comunicación aérea a los miembros del gobierno, jefes de estado mayor y mandos de los tres ejércitos. Para desempeñar este cometido fue equipado inicialmente con una dotación completa de Bristol Fighter, pero pronto fue sustituida por aviones D.H.4A, Vickers Vimy y los inevitables Avro 504K.

El escuadrón se especializó en este tipo de tareas, y vio como sus servicios eran cada vez más solicitados por los departamentos gubernamentales, que comenzaban a entender las ventajas del transporte aéreo. Cuando se produjo la huelga general (mayo de 1926) los aparatos del 24.° Squadron registraron una gran demanda: fueron asignados a siete rutas a lo largo y ancho del país para transportar despachos gubernamentales que de otro modo hubieran quedado retenidos por la falta de servicio postal. El escuadrón fue utilizado también por gente de mayor rango, como por ejemplo los miembros de la realeza: no sólo fue empleado en los viajes oficiales del príncipe de Gales y del duque de York (más tarde, los reyes Eduardo VIII y Jorge VI, respectivamente) sino que se llegó a crear tal compenetración con la unidad que finalmente se llegó a modificar un Bristol para el uso especial del príncipe de Gales. El escuadrón no concentró sus actividades sólo al traslado de ministros, miembros de la realeza y altos funcionarios en el país, sino también al continente cuando era necesario.

Durante los años veinte el escuadrón empleó aparatos de la pasada guerra, pero cuando llegaron nuevos aviones al final del decenio, la dotación del escuadrón pasó a ser muy variada y S.A.R. el príncipe de Gales actualizó también su propio aparato, sustituyéndolo primero por un Westland Wapiti y posteriormente por un Fairey IIIF. El de Havilland Moth y el Hawker Tomtit pasaron a usarse como entrenadores, y a medida que transcurrieron los años treinta cada vez se incorporaron más aviones civiles al escuadrón, que incluso empleó un grupo de Hawker Hart tanto para entrenamiento como para comunicaciones. Había llegado el momento de ahorrar a los pasajeros la ignominia e incomodidad de las cabinas abiertas, y en 1935 se recibió el de Havilland D.H.89A Dragon Rapide para el transporte de personalidades, siendo sustituido dos años después por el D.H.86B.

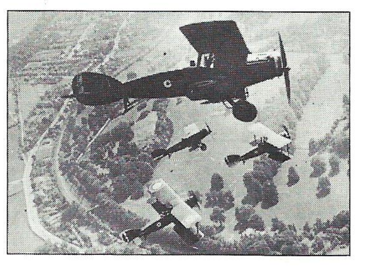
Con el estallido de la II Guerra Mundial, el ajetreo del escuadrón fue todavía mayor, así como mayor fue también el número de sus aparatos, requisando una serie de aviones civiles para su servicio. Comenzó inmediatamente a efectuar vuelos a París con los Dragon Rapide y servicios en dirección contraria transportando despachos gubernamentales a Harrogate y a los diversos departamentos evacuados como precaución contra los bombardeos alemanes. También estableció destacamentos en Le Mans, Reims y Amiens, y cubrió un servicio postal, principalmente con los Percival Proctor, en beneficio de las fuerzas británicas en Francia. La actividad en ese país aumentó dramáticamente cuando estalló la guerra abierta en mayo de 1940, y al cabo de un mes el escuadrón tuvo que prestar su ayuda en las tareas de evacuar Francia lo más rápidamente posible. Se produjeron numerosos actos de heroísmo, pero la mayoría de ellos sin duda no han podido pasar a la historia.

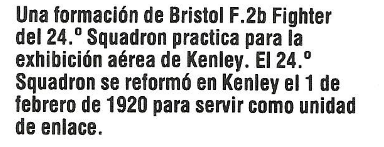
El 24.° retiró sus destacamentos de Francia dejando tras de sí un gran número de aparatos derribados y comenzó a crear una nueva red de servicios dentro de Gran Bretaña. En esa época, el escuadrón operó con unos pocos aparatos procedentes de las flotas de British Airways e Imperial Airways, algunos de los cuales sólo permanecieron algún tiempo con el 24.° pero otros terminaron en él sus días. El escuadrón también efectuó por entonces misiones de ambulancia, utilizando aparatos donados por las Girl Guides y el WVS.

Además de crear una red de vuelos en Gran Bretaña, también se efectuaron salidas a ultramar, normalmente a la base de Gibraltar. En abril de 1942 ello se convirtió en un servicio regular del escuadrón y utilizó para ese fin el Lockheed Hudson, que permitió que algunos de esos viajes se prolongasen ocasionalmente hasta Malta. Evidentemente, este tipo de rutas estaban expuestas a la interceptación enemiga, tanto en las costas francesas como a lo largo del Mediterráneo. Este cometido de ultramar se convirtió en una de las tareas más importantes del escuadrón. En 1943 la flota se vio completada para este propósito con el Douglas Dakota, mientras que las rutas de Irlanda del Norte eran cubiertas con los Vicker Wellington adaptados. El escuadrón pasó a convertirse en una unidad muy activa integrada por cuatro grandes patrullas que tenían a su cargo las comunicaciones internas, los viajes de las personalidades estatales (el avión privado de Winston Churchill formó parte del 24.° Squadron) y servicios regulares a ultramar, que durante 1943 llegaron hasta la India. Finalmente el escuadrón fue dividido en pequeñas unidades: en primer lugar, en octubre de 1942, los aparatos de enlace interior fueron transferidos al 510.° Squadron, y en junio de 1943 la

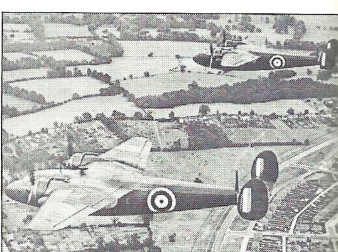


Un S.E.5a del 24.° Squadron fotografiado posiblemente en Bertangles. El escuadrón utilizó el S.E.5a en misiones de ataque a baja cota y de escolta de bombarderos. Este avión lleva la insignia adoptada por el escuadrón en marzo de 1918, consistente en dos franjas blancas (foto Bruce Robertson).





Una formación de Bristol F.2b Fighter del 24.° Squadron practica para la exhibición aérea de Kenley. El 24.° Squadron se reformó en Kenley el 1 de febrero de 1920 para servir como unidad de enlace.



Dos de Havilland D.H.95 Flamingo del 24.° Squadron vuelan sobre RAF Hendon. El 24.° utilizó los D.H.95 desde 1940 hasta 1944. La unidad empleó una gran variedad de aparatos para el transporte de personalidades.



El 24.° Squadron empezó a recibir los Handley Page Hastings en diciembre de 1950 y quedó totalmente equipado con ellos sobre el mes de noviembre de 1951. El 24.° Squadron operó con sus Hasting desde Oakington, Lyneham, Dishforth y Abingdon, antes de pasar a formar parte del ala de transporte de Colerne en enero de 1957 (foto Bruce Robertson).

flota de Dakota pasó a formar parte del 512.° Squadron.

A continuación, el 24.° concentró su actividad en tareas de transporte lejano con los Avro York y un número creciente de Dakota. El escuadrón desempeñó este cometido a pesar de la guerra durante la totalidad de 1944. A finales de ese año, otros escuadrones tomaron el relevo en las rutas lejanas, y el 24.° pasó con sus Dakota a servir en los desplazamientos de altas personalidades. Durante 1945-46 transportó a gran número de políticos y jefes de estado, puesto que las compañías aéreas nacionales no eran capaces de resucitar tan rápidamente después de la guerra. Ésta fue pues una época muy activa e importante para el escuadrón, que a la vez experimentaba con distintas formas de navegación con mal tiempo. De hecho, durante el período de la inmediata posguerra el 24.° estableció un destacamento en Blackbushe con el fin de llevar a cabo vuelos a Prestwick, independientemente de la meteorología. Este servicio fue de gran utilidad al Mando de Transporte y ayudó a establecer los fundamentos de los magníficos resultados conseguidos en este sentido por el Mando de Transporte desde la guerra.

En febrero de 1946 sucedió lo impensable, ya que el 24.° Squadron abandonó Hendon. El aeródromo era demasiado pequeño para su nuevo cometido de transporte, tanto lejano como cercano, de altas personalidades. Para esta misión, su flota de aviones Dakota se vio complementada con York y Avro Lancastrian. Asimismo se convirtió en el escuadrón de la Commonwealth, una manera de reforzar las relaciones militares en el seno de esa comunidad incorporando a la unidad pilotos procedentes de diversas fuerzas aéreas. Además de su cometido habitual, el escuadrón también participó en el puente aéreo de Berlín en 1948-49, como la mayoría de las unidades del Mando de Transporte, y fue reequipado con el Handley Page Hastings.

Con este aparato el escuadrón se fue apartando poco a poco de los servicios a altas personalidades, incorporándose como un escuadrón más a las duras tareas propias del Mando de Transporte. Voló con los Hasting durante 18 años, durante los cuales cubrió las rutas de ultramar del Transport Command. Finalmente, el Hastings fue sustituido por el Lockheed Hercules, con el que el 24.° continuó prosperando. El escuadrón ha participado en misiones de apoyo táctico, así como la cobertura de las diferentes rutas y en operaciones especiales en muchas partes del mundo, de las que la más reciente fue la guerra de las Malvinas. Durante ésta se convirtió en uno de los usuarios del Hercules en su versión de avión cisterna con base en la isla de Ascensión, repostando a los demás aparatos a su ida y regreso de Puerto Argentino. Actualmente, sigue desempeñando este tipo de cometidos en apoyo de las fuerzas destacadas en las islas Malvinas.

25.° Squadron



El 25.° Squadron es quizás el único escuadrón que se creó a causa de las condiciones meteorológicas. En el aeródromo del RFC de Montrose (Escocia), se estableció en 1915 el 6.° Squadron de la Reserva. De hecho, las unidades de reserva eran organizaciones de instrucción o lo que ahora se denominaría escuelas de entrenamiento en vuelo. Se descubrió que las condiciones meteorológicas en aquella parte de Escocia eran tan poco propicias para volar que apenas se conseguía ningún avance en la preparación de los nuevos pilotos; así pues el cuadro permanente de la unidad fue destinado a crear el 25.° Squadron del RFC el 25 de setiembre de 1915. Al principio, este escuadrón fue equipado con media docena de aparatos de entrenamiento elemental con los que se mudó al sur de Norfolk el mes de diciembre, donde dos meses después se reequipó con los RAF F.E.2b y algunos cazas.

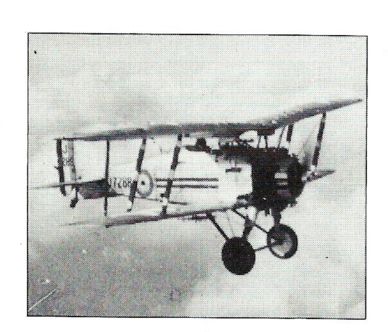
Debido a que todos los miembros habían sido anteriormente instructores de vuelo, el escuadrón necesitó un período de conversión muy corto. Fue destinado a Francia el 20 de febrero de 1916 como unidad de caza y de reconocimiento estratégico lejano. En un principio se dedicó a cubrir las rutas adoptadas por los aviones alemanes en sus incursiones sobre Gran Bretaña, con la misión de interceptarlos. Pero esto no llegó nunca a funcionar, por lo que el escuadrón fue pronto destinado al frente Occidental, donde en preparación de la batalla del Somme llevó a cabo acciones de bombardeo estratégico detrás de las líneas enemigas. Durante una patrulla, el 18 de junio de 1916, el teniente McCubbin y el cabo Waller derribaron al gran piloto alemán Max Immelmann.

En 1917 se produjo un cambio en los cometidos, ya que los F.E. fueron destinados a servir como bombarderos y el 25.° pasó a actuar en operaciones nocturnas durante los seis primeros meses del año. Las competencias del escuadrón aumentaron notablemente en junio cuando se produjo su reequipamiento con Airco D.H.4, encargándose de cometidos de bombardeo y reconocimiento tanto diurnos como nocturnos tras las líneas alemanas. Este papel se vio brevemente interrumpido en la primavera de 1918, durante la ofensiva alemana, en la que el 25.° se unió a otros escuadrones del RFC en bombardeos tácticos a baja cota. Una vez agotada la ofensiva, el escuadrón volvió a sus operaciones de largo alcance, en ocasiones llegando hasta 160 km en el interior del territorio enemigo. Los 5 490 m de cota máxima de los D.H.4 proporcionaron al escuadrón una considerable inmunidad frente a los cazas alemanes, y cuando el enemigo consiguió también llegar a esa altura las prestaciones del D.H.4 eran tan superiores que cualquier combate que se librara se decantaba en favor del 25.°.

Tras el armisticio el escuadrón fue encuadrado en el Ejército de Ocupación, permaneciendo en servicio hasta setiembre de 1919 sólo para regresar a Gran Bretaña y ser disuelto de Scopwick el 20 de enero de 1920.

El 20 de abril de 1920 el 25.° Squadron se reconstituyó en Hawkinge con los cazas monoplazas Scopwith Snipe. De hecho, era el único escuadrón de caza en Gran Bretaña por aquella época, por lo que fue el responsable, con sus nueve Snipe, de la defensa de la totalidad del país. En setiembre de 1922 fue destinado a ultramar para tomar parte en el control de la crisis de Chanak, en Turquía, reforzando la guarnición de San Stefano.

El 25.° permaneció en ultramar durante más de un año, durante el cual llevó a cabo patrullas pero sin entrar en acción, y cuando la crisis hubo acabado la unidad regresó a Hawkinge en otoño de 1923. Un año después recibió los Gloster Grebe, con los que registró varios accidentes debido a la fragilidad de sus alas. En 1929 el Armstrong Whitwoth Siskin sustituyó al Grebe, pero sólo durante tres años, hasta que el 25.° Squadron recibió al Hawker Fury. El escuadrón comenzó a destacar con sus acrobacias de tres aparatos unidos entre sí por una cuerda y en formación en uve: despegaban, realizaban varias maniobras acrobáticas y aterrizaban sin haber roto la cuerda. Huelga decir que esto tuvo un gran éxito en las exhibiciones y se repitió más de una vez en Hendon. Los Fury obtuvieron grandes éxitos durante los años treinta y culminaron tales demostraciones con un «ataque» cerrado sobre el aeródromo en la exhibición final de Hendon en 1937.



El 25.° Squadron recibió sus primeros Gloster Grebe en Hawkinge en octubre de 1924. Algunos de ellos se perdieron debido a vibraciones aerolásticas alares. El aparato de la fotografía no lleva aún los nuevos montantes en uve.

A continuación el escuadrón entró en un período de indecisión. Sólo hacía un año que volaba con el Fury Mk II cuando fue sustituido por el Hawker Demon, que a su vez fue remplazado ocho meses después por el Gloster Gladiator. Este modelo estuvo a su servicio durante otros ocho meses, al cabo de los cuales recibió el Bristol Blenheim Mk IF. Ello supuso un gran cambio para los pilotos, ya que se sustituyó sus biplanos monomotores por monoplanos bimotores. Los Blenheim estaban destinados a misiones de caza nocturna y lejana. Además de los Benheim Mk IF, el escuadrón también dispuso de una patrulla de Blenheim Mk IV dotados de equipo de intercepción aerotransportado. El 25.° Squadron cooperó activamente en el desarrollo del radar AI y cuando llegó la guerra, en setiembre de 1939, estableció un sistema de patrullas sobre el mar del Norte para detectar cualquier incursión sobre Gran Bretaña. Las primeras operaciones del escuadrón, independientemente de esas patrullas, tuvieron lugar a finales de noviembre de 1939, en que efectuó ataques a larga distancia contra buques y la base de hidroaviones de Borkum. En 1940 el 25.° participó activamente en pruebas de radar con sus Blenheim, pruebas que contribuyeron a la preparación con vistas a futuras batallas. Cuando estalló guerra en Francia, el escuadrón sirvió como escolta de los buques que evacuaron tropas de Dunquerke y efectuó patrullas sobre dicha cabeza de playa. Todo ello tuvo lugar de día, pero a partir de entonces el escuadrón se concentró cada vez más en la defensa nocturna, de modo que cuando las incursiones nocturnas comenzaron a sustituir a los ataques diurnos en la batalla de Inglaterra, el 25.° desempeñó uno de los papeles más activos.

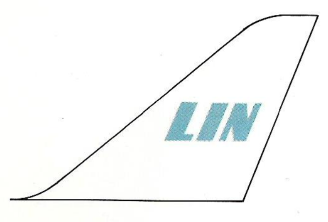


Una perfecta formación en escalón de los Hawker Fury del 25.° Squadron, todos ellos con las franjas negras adoptadas durante los años veinte. El Fury permitió al escuadrón demostrar su habilidad acrobática y destacó en tres ediciones sucesivas del Hendon Pageant (foto Bruce Robertson).

Continúa en la pág. 3692



El L1426 «RX-M» era un Blenheim Mk IF del 25.° Squadron. Esta unidad recibió sus Blenheim en diciembre de 1938 y los utilizó durante más de cinco años. Los Blenheim fueron complementados por otros modelos, comprendidos unos pocos Westland Whirlwind.



Linjeflyg



Linjeflyg fue constituida por SAS y AB Aerotransport el 2 de abril de 1957 para tomar a su cargo los servicios interiores de transporte de pasaje y de prensa cubiertos por Airtaco AB desde 1950. El 14 de abril se iniciaron los vuelos de pasaje desde Estocolmo a Kalmar y Visby, y a finales de 1957, utilizando ocho Douglas DC-3, cuatro Lockheed Lodestar y un Lockheed 12, Linjeflyg llevaba a cabo servicios desde Malmo, en el sur, a Nordmuling, en el norte de Suecia. Se adquirieron de SAS otros seis DC-3 y comenzó a crecer la red interior de la compañía.

Para hacer frente a esa expansión se necesitaba un avión más capaz que el DC-3, que resultó ser el Convair CV-440. El primero de ellos (SE-CRL) se recibió el 21 de enero de 1960, y entre esa fecha y el 29 de setiembre de 1971 SAS transfirió 20 aparatos de ese tipo a Linjeflyg. Los Convair incorporaban 52 asientos fácilmente desmontables a fin de que pudiesen ser rápidamente convertidos en transporte de periódicos. Para complementar a los CV-440 se adquirieron cuatro Nord 262, de los que el primero se recibió el 6 de mayo de 1967 con la matrícula SE-CCR; este modelo fue dado de baja en febrero de 1974.

Actualmente, esta aerolínea utiliza solamente aviones Fokker F.28 Fellowship, el primero de los cuales (SE-DGA) se recibió en Bromma el 18 de mayo de 1973. La compañía cubre servicios regulares de pasaje y carga a 25 destinos interiores, así como operaciones *charter* a numerosos puntos de la Europa noroccidental.

Flota de Linjeflyg

Fokker F.28 Fellowship Mk 1000

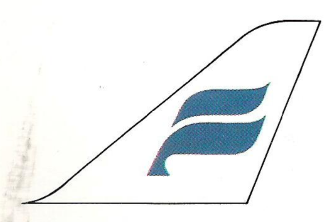
N.º Reg.	*N.º Constr.*
SE-DGA	11067
SE-DGB	11068
SE-DGC	11069

Fokker F.28 Fellowship Mk 4000

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SE-DGD	11111
SE-DGE	11112
SE-DGF	11115
SE-DGG	11116
SE-DGH	11120
SE-DGI	11122
SE-DGK	11123
SE-DGL	11126
SE-DGM	11128
SE-DGN	11130
SE-DGO	11190
SE-DGP	11191
SE-DGR	11204

La aerolínea doméstica sueca Linjeflyg emplea exclusivamente el Fokker Fellowship, cuya Serie 400 (en la foto) tiene cabida para 85 pasajeros.

Flota suministrada por Editions JP



Icelandair

El 3 de junio de 1937 se fundó la aerolínea islandesa Flugfelag Akureyrar, que el 4 de mayo de 1938 comenzó a operar con un único hidroavión Waco que se accidentó durante el primer invierno de la II Guerra Mundial. En 1940, y con un nuevo Waco, la aerolínea fue reconstituida como Flugfelag Islands, y con dos de Havilland D.H.89A recibidos en 1942 llevó a cabo servicios a las partes más remotas del país. El 27 de mayo de 1946 comenzaron las operaciones internacionales a Copenhague, vía Prestwick, utilizando aviones Catalina alquilados de Scottish Airlines. Más tarde, aparatos Consolidated Liberator cubrieron el primer sector y Douglas DC-3 el segundo.

El 10 de abril de 1948, Flugfelag inauguró su primer servicio con el Douglas DC-4, entre Islandia y Dinamarca (que más tarde se extendería hasta Oslo). El 3 de mayo de 1949 comenzó un servicio directo a Londres en conjunción con Loftleidir (otra aerolínea islandesa, formada el 10 de marzo de 1944). Se abrieron más vuelos interiores, y en febrero de 1952 la compañía asumió las operaciones domésticas de Loftleidir. En 1956, Flugfelag adoptó su denominación actual de Icelandair.

El 3 de mayo de 1957 tuvo lugar el primer servicio de la compañía con el Vickers Viscount, entre Reykjavik y Copenhague; los DC-4 se conservaron para los vuelos *charter*. Con destino a sus rutas domésticas, Icelandair eligió el Fokker F.27: el primero (TF-FIJ) le fue entregado el 4 de mayo de 1965. Dos años después, el 22 de junio de 1967, la compañía recibió su primer reactor puro, un Boeing 727-108C.

Icelandair y Loftleidir se fusionaron el 1 de agosto de 1973 pero siguieron operando por separado hasta el 1 de octubre de 1979, en que se integraron plenamente sus servicios.

Actualmente, Icelandair lleva a cabo vuelos regulares de pasaje y carga a Nueva York, Chicago y Washington en Estados Unidos, y a París, Londres, Glasgow, Oslo, Estocolmo, Gothenburgo, Copenhague, Frankfurt y Luxemburgo en Europa, además de a las islas Faroe y a Groenlandia. Cubre también once puntos interiores, así como *charters* domésticos e internacionales.

Flota de Icelandair

Boeing 727-155C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TF-FLJ	19619

Boeing 727-185

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TF-FLG	19826	Heimfari

Boeing 727-208

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TF-FLI	22295	Fronfari

Douglas DC-8-55

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N916R	45753

Douglas DC-8-63

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TF-FLU	45999
TF-FLV	46121

Fokker F.27 Friendship Mk 200

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TF-FLM	10263
TF-FLN	10255
TF-FLO	10414

Fokker F.27 Friendship Mk 500

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TF-FLR	10417

Flota suministrada por Editions JP